SKRZYDŁA I MOTOR



36 (272) ROK VI
2-8 WRZEŚNIA
1951
Cena 60 gr

WITAMY MODELARZY BRATNICH NARODÓW
ZWIĄZKU RADZIECKIEGO, BUŁGARII, WĘGIER I RUMUNII

Rozpoczęły się wielkie zawody, słusznie nazwane Olimpiadą Małego Lotnictwa.

Po raz pierwszy w historii polskiego modelarstwa zostały zorganizowane zawody międzynarodowe na tak olbrzymią skalę.

Po raz pierwszy odwiedzają nasz kraj modelarze Związku Radzieckiego, Węgier i Rumunii.

Z wielką radością i dumą witamy przodujących modelarzy świata — kolegów z ZSRR.

Cieszymy się, że spotkamy bratnich kolegów z Węgier, Bułgarii i Rumunii. Dzięki temu braterskiemu spotkaniu będziemy mieli możność jeszcze większego zacieśnienia przyjaźni łączącej nasze narody. Będziemy mogli wzajemnie wymienić swoje doświadczenia.

Zorganizowanie Zawodów Międzynarodowych to wyraz masowego wzrostu małego lotnictwa w Polsce. Dzięki serdecznej pomocy i opiece jaką nasze Ludowe Państwo i nasza organizacja Ligi Lotniczej otacza najmłodszych lotników — coraz więcej młodzieży garnie się do lotnictwa.

Nie bez znaczenia jest fakt, że w reprezentacji Polski na zawodach międzynarodowych w Poznaniu znajdujemy młodzież robotniczą, młodzież ZMP-owską.

Zetempowcy w kadrze narodowej małego lotnictwa są świadectwem, że tak samo jak i w innych dziedzinach życia naszej młodzieży — również w małym lotnictwie zajmują oni pozycję przodującą.

* * *

Zarząd Główny Ligi Lotniczej celem spopularyzowania zawodów zaprosił do Poznania najaktywniejszych modelarzy ze wszystkich okręgów Ligi Lotniczej, aby przenieść doświadczenia tam zdobyte, na swój teren.

* * *

Skład ekipy węgierskiej, która w przededniu zawodów zgłosiła pełną listę uczestników przedstawia się następująco: Kelen Rudolf, Horváth Ernó, Krizsma Gyula, Kun László i Tóth György. Kierownikiem ekipy jest Angeli Lajos.

Poza modelarzami z ZSRR, Węgrzy są najgroźniejszymi konkurentami dla pozostałych ekip.

Jak wiadomo do chwili obecnej Węgry są posiadaczem 13 rekordów międzynarodowych, oficjalnie zatwierdzonych przez FAI.

* * *

Modelarze ZSRR w przeciągu ubiegłego roku ustanowili 54 rekordy wszechzwiązkowe i 25 międzynarodowych.

Zaledwie przed paru miesiącami został zatwierdzony nowy wyczyn: model silnikowy konstrukcji Jerzego Lubuszkina przeleciał odległość 360 kilometrów bijąc tym samym ostatni rekord Malika (ZSRR), który wynosił 210,62 kilometrów.

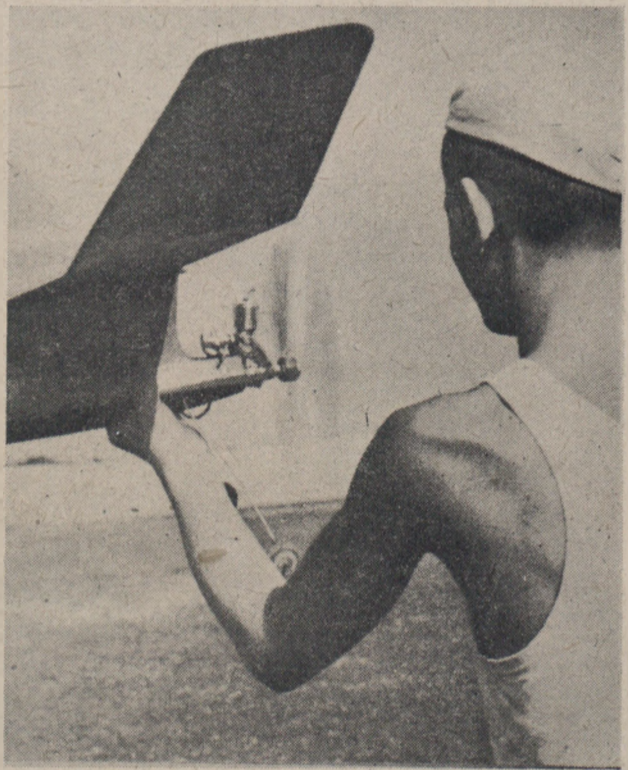
Modelarzy radzieckich witamy ze szczególnym wzruszeniem, gdyż są przedstawicielami narodu, który przyniósł Ojczyźnie naszej po raz wtóry wolność.

* * *

Celem przekazania wiadomości i doświadczeń z Zawodów całej lotniczej młodzieży polskiej, tygodnik nasz poświęci w najbliższych trzech numerach dużo miejsca szczegółowemu omówieniu ich przebiegu.

Następny (37) numer SiM-u będzie poświęcony w całości Zawodom.

(pe).



WIELKA OLIMPIADA MAŁEGO LOTNICTWA

31 sierpnia. Wielki srebrnoskrzydły Iliuszyn ląduje na Okęciu. Ekipa radziecka przybyła do Warszawy. Wśród naszych drogich gości rozpoznajemy od razu wielkich mistrzów sportu modelarskiego. Oto członkowie ekipy ZSRR: MICHAŁ WASILCZENKO, JERZY SOKOŁOW, WŁODZIMIERZ PIETUCHOW, ALEKSY ALOCHINCZEW, i WASYL NASONOW. Kapitanem ekipy jest Paweł Turcin, a kierownikiem Piotr Jefremow.

Czy można coś dodawać do tych nazwisk znanych jak świat długi i szeroki? Wasyl Nasonow jest rekordzistą w kategorii modeli lądowych z napędem gumowym. Najlepszy czas lotu jego modelu podany w tabeli FAI wynosi 1 godz 16 min. Od 1949 roku rekord Nasonowa nie został jeszcze pobity. Michał Wasilczenko jest również zasłużonym mistrzem. Na międzynarodowej tabeli figuruje jego nazwisko w kategorii modeli wodnopłatów z napędem silnikowym — wynik 2 godz 50 min. Poza modelami wodnopłatów Wasilczenko specjalizuje się w modelach szybkościowych, odrzutowych, na uwięzi. Jerzy Sokołow jest wybitnym specjalistą w dziedzinie modeli szybowców. Ostatnio czynił udane doświadczenia z szybowcami sterowanymi przy pomocy fal radiowych. Na zawody przywiózł ogromny o trzymetrowej rozpiętości skrzydeł model szybowca. Włodzimierz Pietuchow jest wybitnym konstruktorem mikrolitrażowych silniczków modelarskich oraz znanym modelarzem. Startuje w kategorii modeli silnikowych lądowych.

* * *

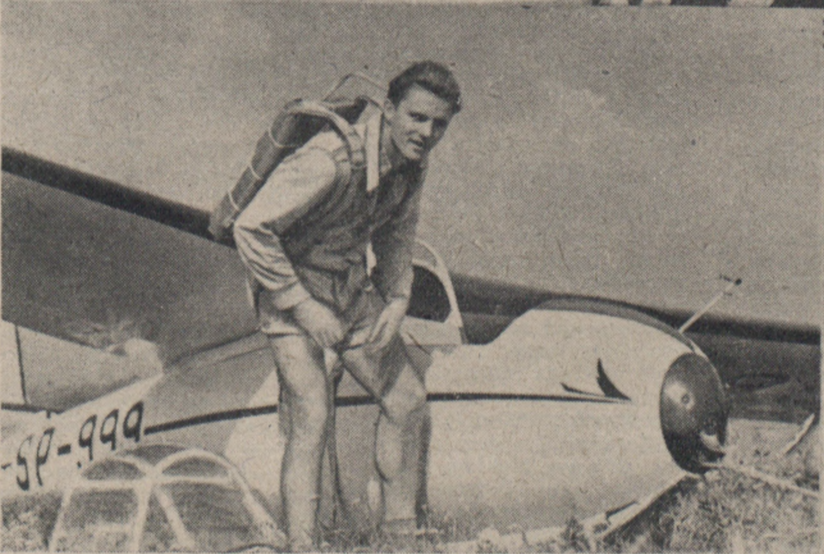
W skład ekipy rumuńskiej wchodzą następujący modelarze: Budai Andrej, Uveges Ioan, Sterie Constantin, Purice Stefan, Moldoveanu Anania. Kapitanem ekipy jest Preda Ioan.

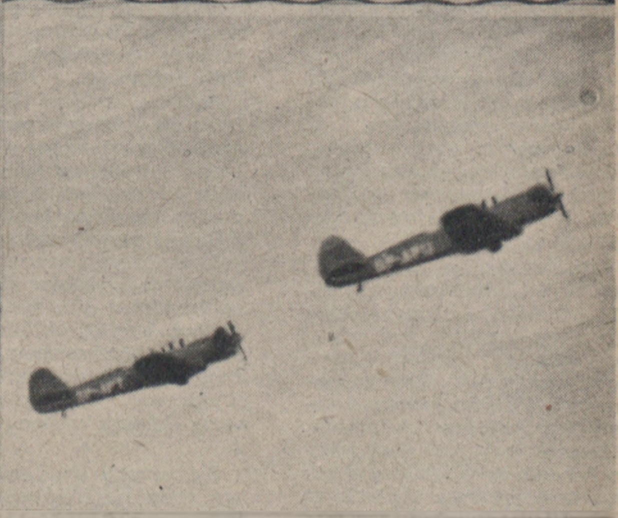
Wśród kolegów z Ludowej Rumunii znajduje się trzech, którzy uczestniczyli w zawodach na Węgrzech w 1949 roku. Wszyscy cieszą się ogromnie, że przybyli do Polski, że będą mogli uczestniczyć w Wielkiej Olimpiadzie Małego Lotnictwa.

DZIEŃ LOTNICTWA W WARSZAWIE







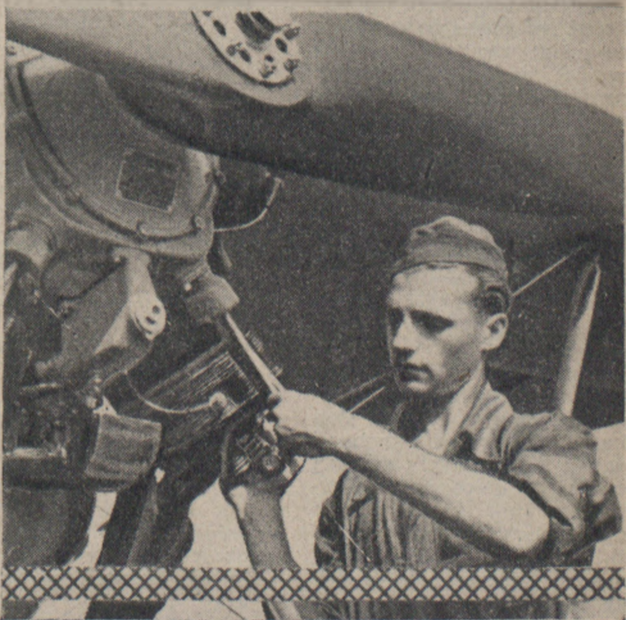


Centralne pokazy w dniu Święta Lotnictwa w Warszawie stały się przeglądem wspaniałego rozwoju polskiego lotnictwa służącego swej ludowej Ojczyźnie, interesom ludzi pracy miast i wsi, lotnictwa — w służbie i obronie pokoju.

Piloci Ligi lotniczej, biorący udział w pokazach lotnictwa sportowego, zademonstrowali 200 - tysięcznej rzeszy widzów zebranych na lotnisku okęckim wysoki poziom umiejętności pilotażu na samolotach i szybowcach wielu typów. Mistrzowskie opanowanie sprzętu lotniczego, wykonywana z wielką precyzją akrobacja, indywidualne i zespołowe skoki ze spadochronem — stały się widocznym świadectwem postępów, jaki czyni nasze lotnictwo sportowe.

Na zdjęciach od góry — trybuna honorowa; obok samoloty typu „Zuch" w akrobacji zespołowej. Poniżej pilot Krakowskiego Aeroklubu LL Jerzy Wojnar (zwycięzca Krajowych Zawodów Szybowcowych) przygotowuje się do startu. Jego akrobacja, wykonana na szybowcu „Jastrząb", wywołała zachwyt olbrzymich tłumów publiczności. Obok — samoloty „Jak-18". Piloci na Jakach zademonstrowali tzw. akrobację w lustrze, będące sprawdzianem doskonałych kwalifikacji pilotów.

Na dole: jeden z mechaników Warszawskiego ALL, dzięki którym został wzorowo przygotowany sprzęt do pokazów.



REPORTAŻ PILOTA

Pocięta krzyżującymi się wstęgami betonowych pasów startowych ogromna zielona płaszczyzna lotniska na Okęciu zbliża się coraz bardziej. Coraz wyraźniej widać morze zadartych w górę głów nieprzeliczonych tysięcy widzów, którzy, jak okiem sięgnąć, gęstym szpalerem znaczą granice lotniska.

Zwarty klucz trzech CSS-ów wchodzi nad lotnisko. W ich kabinach delegacja lotnictwa sportowego — spadochroniarki: Aleksandrowicz, Żminkowska i Lucyna Wlazło przygotowują się do skoku. Stoją już na skrzydłach. Piloci zmniejszają obroty silników. Samoloty zwalniają, są już nad środkiem lotniska. Moment skupienia i napięcia uwagi, jeszcze chwila, dwie... i... skok! Trzy zwinne postacie dziewczęce runęły równocześnie głowami w dół...

Trzy sekundy,... i znów jednocześnie, jak za pociągnięciem sznurka na niebie wykwitają trzy białe parasole. Blisko obok siebie spływają spadochroniarki na ziemię. W ich rękach pęki biało-czerwonych róż — dar dla przedstawiciela Rządu, symbol wdzięczności pilotów sportowych Ligi Lotniczej za stałą opiekę, jaką państwo otacza sport lotniczy, stwarzając mu coraz lepsze możliwości rozwojowe.

Na nowej polskiej konstrukcji — dolnopłacie CSS-11, 22-letni Andrzej Abłamowicz. Zadanie ma odpowiedzialne: zademonstrować sprawność nowego samolotu. Twarz pilota ściągnięta marsem skupienia. O tym, że pokaz jest równocześnie sprawdzianem jego umiejętności, Jędrek w tej chwili nie myśli. Ma pokazać samolot i to zaprząta całą jego uwagę, gdy głową w dół w locie plecowym przelatuje nisko nad trybunami. Maszyna jest czuła na najlżejsze drgnienie drążka sterowego, ale pewna ręka wyszkolonego w Polsce Ludowej pilota nie drży nawet w najtrudniejszych ewolucjach. Odwrócone pętle i powolnie sterowane w strzelistych świecach beczki wychodzą idealnie.

Jego miejsce nad lotniskiem zajmuje starszy kolega klubowy — Wiktor Pełka. Ten wirtuoz akrobacji daje prawdziwy koncert ewolucji plecowych. Partnerem mistrzowskiej ręki pilota jest doskonały polski „Zuch-1". Barki pilota mocno wpierają się w pasy plecowe kabiny, głowa w nienaturalnej pozycji ucieka do tyłu, przez plexi limuzyny majaczy rozkołysany tłum wokół lotniska. Nagle z pola widzenia giną ludzie, ziemia, horyzont... Przed oczami pilota przelatują rozsiane na błękicie chmurki i wypchnięty odwróconą półpętlą samolot przechodzi na moment do lotu normalnego. Roztętniony w skroniach puls ciśnie, pilot poprawia nogi w uchwytach orczyka, lekko zwiększa szybkość i znów — posłuszna ruchowi drążka sterowego — ziemia wiruje w przedniej szybce kabiny. Trybuny, hangary, całe lotnisko są raz pod, to znów ponad głową.

Jedna... druga... trzecia... — rozpoczęta przed trybunami seria idealnych w symetrii beczek sterowanych, układa się w szeroki łuk. Oczy pilota w każdym położeniu samolotu muszą teraz widzieć wszystko. I tablicę przyrządów pokładowych i położenie maski samolotu względem roztańczonego horyzontu i rozkołysane, pijane lotnisko, nad którym beczkami należy zatoczyć krąg...

Szósta... siódma beczka... Skronie pulsują coraz mocniej. Ręce i nogi w miękkich, łagodnych ale szybkich jak myśl ruchach, prowadzą maszynę bezbłędnie. Z lewej strony wyłania się już trybuna, więc jeszcze dziewiąta... jeszcze dziesiąta beczka i już świat nieruchomieje. Dokładnie w miejscu rozpoczęcia pilot kończy rozległe okrążenie, wykonane nieprzerwaną serią dziesięciu beczek.

*

Na uszach słuchawki, lewa ręka na manetce gazu, prawa na drążku sterowym i wzrok utkwiony w szybkościomierzu. Poprzez warkot silnika w uszach brzęczy odległy głos kolegi: „Szybkość 120... 110... 100... zryw!"

Zgodnie z komendą pilot zwala samolot w korkociąg. a w słuchawkach znów słyszy: „Jedna... druga... trzecia... wyrównaj!" Dokładnie po trzech zwitkach bez sekundy opóźnienia wyprowadza z korkociągu, żeby po chwili też na podaną przez radio komendę zatoczyć regularny krąg pętli, potem wyjść immelmanem i znów spaść wywrotem w dół.

To piloci-instruktorzy Kijek i Leszek z Warszawskiego ALL wykonują na dwóch doskonałych samolotach konstrukcji radzieckiej „Jak-18" wspaniałą wiązankę akrobacji lustrzanej. Na dwóch przeciwległych krańcach lotniska, zawieszeni wysoko nad ziemią w idealnej harmonii i w tym samym czasie wykonują te same ewolucje. Piloci widzą się nawzajem w ułamkach sekund, ale łączność wzrokową zastępuje im skuteczniejsza w tej sytuacji łączność radiowa. Słuchawki na uszach kolegi Leszka i laryngofon prowadzącego lot kol. Kijka sprawiają, że ich zespołowa akrobacja wygląda jakby jeden samolot był lustrzanym odbiciem drugiego.

*

Zwinny „Jastrząb" tnie powietrze jak brzytwa. Jurek Wojnar, siedzący za sterem szybowca ma zaledwie 21 lat. W tym roku zwyciężył w Krajowych Zawodach Szybowcowych, teraz więc w swym pokazie akrobacji na „Jastrzębiu" reprezentuje niejako poziom umiejętności pilotażowych całej czołówki wyczynowej naszego szybownictwa. Jurek zdaje sobie dokładnie sprawę z tej odpowiedzialności, a jego lot jest tego najlepszym dowodem. Ewolucje „Jastrzębia" nie ustępują akrobacji silnikowej. W locie plecowym wykonuje ciasną ósemkę i szereg figur akrobacji odwróconej, a potem nie zmieniając położenia szybowca, głową w dół nurkuje nisko ponad trybuny, znad których wyciąga półbeczką we wznoszeniu i z pięknego przewrotu miękko ląduje.

Nie umilkły jeszcze brawa, gdy na błękicie nieba zjawia się bezszelestnie dziesięć „Much" w ławie. Na „Muchach" sama młodzież. Baranowski, Pokora, Gajdziński, Pyzikowski, Sołtykiewicz i inni, to piloci, którzy zaczęli latać rok, dwa lata temu. Ich stopień wyszkolenia pozwala im jednak brać już udział w pokazach Święta Lotnictwa. Ciasno wyrównują lot skrzydło w skrzydło i na znak prowadzącego wszyscy razem podrywają szybowce do pętli. Z pętli kolejno korkociąg, a potem kolumną w efektownej spirali spływają do ziemi. Trybuny rozbrzmiewają niemilknącymi oklaskami, będącymi wyrazem uznania dla masowości naszego sportu szybowcowego, której świadectwem jest grupowy pokaz „Much".

*

Przez właz do kabiny dużego, transportowego Li-2 wpada wartki prąd powietrza. Drzwi są wyjęte i przy otworze stoi dowodzący grupy spadochronowej — instruktor Witold Liczbiński. Za nim ustawieni w rzędzie, w pełnym rynsztunku i w pełnej gotowości do skoku młodzi, w większości w tym roku wyszkoleni instruktorzy spadochronowi Ligi Lotniczej. Jest ich czternastu. Witek lustruje uważnie ziemię, a myśli odruchowo sprawdzają jeszcze raz wyliczenie nawigacyjne: siła wiatru, wysokość, szybkość lotu.. W dole przesuwa się pocięte betonkami lotnisko.

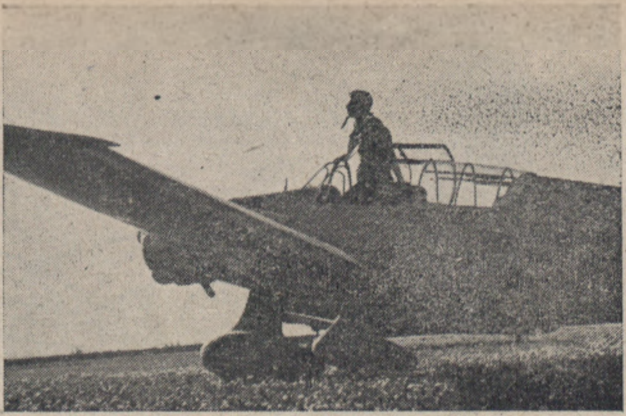
Skok! — pada komenda i równocześnie pierwszy z rzędu wylatuje głową w dół w sześciusetmetrową przepaść. Jeszcze pierwszy nie otworzył spadochronu, a już leci w ślad za nim drugi... piąty... dziewiąty... Skaczą z opóźnieniem. Dziesięć sekund spadania kamieniem i szarpnięcie uprzęży spadochronu. Białe czasze regularną linią znaczą się na tle zieleni lotniska. Ostatni skacze mistrz sportu spadochronowego Liczbiński. Uderzenie pędu powietrza rzuca ciało w koziołkowanie. Skoczek pręży się, rozstawia lekko nogi i wyprowadza do lotu normalnego. Jak pływak do wody, tak spada jaskółką, mija w powietrzu wiszących już na swych parasolach kolegów i w piętnastej sekundzie dopiero szarpie za uchwyt rączki wyzwalającej. Teraz parę efektownych ślizgów. Ręce wprawnie ściągają linki. Czasza dławi się, dusi, ale puszczona wypełnia się znowu powietrzem i miękko osadza skoczka na trawie. Za nim kolejno lądują pozostali.

*

„... Ludowe Wojsko Polskie widzi we wszystkich formach pracy Ligi Lotniczej poważny czynnik w tworzeniu silnego zaplecza i rezerw lotniczych, gwarantujących szybki i masowy wzrost naszej potęgi w powietrzu..." — powiedział w roku 1950 do pilotów Ligi Lotniczej Marszałek Polski Konstanty Rokossowski.

Toteż piloci Ligi Lotniczej z uczuciem dumy zakończyli swoje pokazy w dniu Święta Lotnictwa. Pokazy te były dowodem, że lotnictwo sportowe jest godne imienia zaplecza i rezerw polskich lotników sił zbrojnych, stojących u boku przodującego lotnictwa radzieckiego na straży pokoju i postępu.

TADEUSZ REJNIAK



WYRAŻAMY UZNANIE...

DO REDAKCJI SiM-u

Na terenie gromady Trybsz powiat Nowy Targ wybuchł dnia 3. VIII. br. pożar, który na skutek zwartej zabudowy budynków i zajęcia miejscowej ludności przy robotach rolnych poza wsią, szybko się rozszerzał.

Dzięki temu, że pilot z Ligi Lotniczej zauważywszy pożar — spowodował zaalarmowanie jednostek Straży Pożarnej oraz dzięki ofiarnej i skutecznej pomocy udzielonej natychmiast przez uczestników Kursu Spadochronowego, pożar został zlokalizowany i nie opanował całego osiedla.

Wojewódzka Komenda Straży Pożarnej wyraża tą drogą raz jeszcze wyrazy pełnego uznania za wybitnie obywatelskie i społeczne stanowisko okazane przez Waszych spadochroniarzy oraz serdeczne podziękowanie za cenną pomoc w alarmowaniu i samej akcji gaszenia.

Wojewódzki Komendant Straży Pożarnych
JÓZEF SŁYSZ kpt. poż.

XVI OGÓLNOKRAJOWE ZAWODY MODELI LATAJĄCYCH

W dniach od 11 do 16 września po Zawodach Międzynarodowych odbędą się XVI Zawody Ogólnokrajowe.

Zawody zostaną zorganizowane na lotnisku Aeroklubu Ligi Lotniczej w Poznaniu.

Udział w corocznym przeglądzie naszego dorobku na odcinku małego lotnictwa weźmie trzynaście ekip ze wszystkich okręgów Ligi Lotniczej.

Do zawodów zgłosiło się studziesięciu modelarzy. Zakwalifikowano 226 modeli różnych kategorii.

Jak widać z przytoczonych cyfr, tegoroczne Ogólnokrajowe będą jedną z większych imprez małego lotnictwa, jakie były dotychczas przeprowadzane.

O przebiegu zawodów oraz o wynikach będziemy informowali Czytelników w następnych, kolejnych numerach SiM-u.

(pe.)



Z V TYGODNIA LOTNICZEGO

Miniony V Tydzień Ligi Lotniczej obfitował w liczne imprezy o charakterze lotniczym cieszące się dużym zainteresowaniem społeczeństwa. W całym kraju odbyły się akademie poświęcone lotnictwu i jego wspaniałemu rozwojowi. W wielu miastach zorganizowano wystawy, pokazy modeli latających oraz występy artystyczne. Prasa poświęciła lotnictwu wiele uwagi zamieszczając liczne reportaże i artykuły o treści lotniczej.

Akcja propagandowa prowadzona przez Ligę Lotniczą przyczyniła się do wzrostu zainteresowania lotnictwem Polski Ludowej wśród społeczeństwa.

Poniżej podajemy przegląd niektórych wydarzeń lotniczych z kraju, mających miejsce w ubiegłym tygodniu.

RZESZÓW

W związku z V Tygodniem i Świętem Lotnictwa Rzeszów przybrał odświętną szatę. Na budynkach łopotały szturmówki, nad ulicami miasta powiewały dziesiątki transparentów głoszących siłę i rozkwit naszego lotnictwa wojskowego i sportowego. Wystawy sklepów były udekorowane modelami szybowców i samolotów.

Na terenie miasta i całego województwa odbywały się akademie, zabawy i pogadanki o odrodzonym lotnictwie polskim i jego chlubnych tradycjach bojowych, wygłaszane przez członków Ligi Lotniczej i Towarzystwa Wiedzy Powszechnej.

LUBLIN:

W hali sportowej otwarta została wystawa lotnicza, obrazująca rozwój modelarstwa, spadochroniarstwa i szybownictwa w Polsce Ludowej. W dziale modelarstwa wystawione były modele szybowców przejściowych redukcyjnych, akrobacyjnych i wyczynowych. Dział spadochronowy zapoznał zwiedzających ze spadochronem desantowym i ratowniczym, kamizelkami ratowniczymi, uchwytami do spadochronów itp. Największe zainteresowanie zwiedzających budziły szybowce od prymitywnych do najbardziej nowoczesnych. Na lotnisku stały obok siebie: szybowiec szkolny, przejściowy „Salamandra", treningowy oraz jeden z najlepszych typów — szybowiec treningowo - wyczynowy „Mucha", dar lubelskich kolejarzy dla tamtejszego aeroklubu.

POZNAŃ

Społeczeństwo Poznania oczekiwało z niecierpliwością pokazów lotniczych, które odbyły się 28 sierpnia. Młodzież poznańska żyje przygotowaniami do Międzynarodowych Zawodów Modeli Latających, które odbędą się w Poznaniu 2 września br.

KATOWICE

Od 19 sierpnia w Katowicach i na terenie województwa, w kopalniach i w fabrykach odbywały się akademie i odczyty o odrodzonym lotnictwie polskim, organizowane przez okręgowe i miejscowe zarządy Ligi Lotniczej. W Katowicach, w ośrodku propagandy Ligi Lotniczej otwarto wystawę modeli latających, na której zgromadzono ponad 40 najlepszych modeli, wykonanych przez najmłodszych członków Ligi Lotniczej z Katowic, Piotrowic i Siemianowic.

WROCŁAW

Brawurowe wyczyny pilotów sportowych na lotnisku wrocławskim zgromadziły około 20-tysięczną rzeszę mieszkańców Wrocławia. Szczególnie piękne akrobacje na „Żurawiu" zademonstrował zdobywca rekordu międzynarodowego w przelocie docelowym — Pawlikiewicz.

KŁODZKO:

Radosny przebieg miały uroczystości Święta Lotnictwa w Kłodzku. Wieczorem na tle ciemniejącego nieba, wśród rozsypujących się iskier sztucznych ogni, wzbiły się w górę dziesiątki modeli samolotów i balonów.

BĘDZIN:

W Będzinie w dzień Święta Lotnictwa odbyła się uroczysta akademia. W uchwalonym na zakończenie akademii liście do Prezydenta RP tow. Bolesława Bieruta zebrani przyrzekają zacieśniać więź między społeczeństwem, a ludowym lotnictwem, stojącym nieugięcie obok potężnego lotnictwa radzieckiego na straży pokoju.

GDAŃSK:

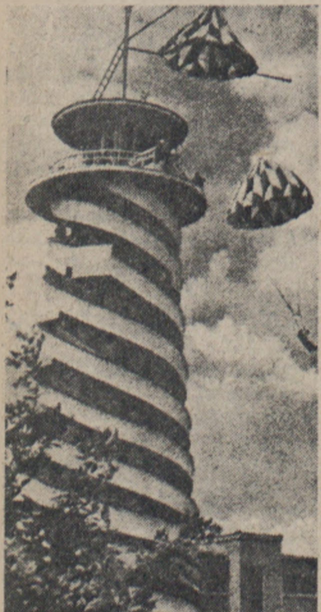
Ogromne zainteresowanie społeczeństwa Gdyni, Gdańska i Sopotu wzbudziły, zorganizowane przez Ligę Lotniczą w Gdańsku, pokazy szybowców oraz pokazy małego lotnictwa.

ZSRR

LOTNICTWO SANITARNE PRACUJE

Na jednym z lotnisk podmoskiewskich stoją zawsze gotowe do lotu lekkie, zgrabne samoloty ze znakami czerwonego krzyża na kadłubie. Są to samoloty republikańskiej stacji powietrznego pogotowia ratunkowego.

Gdy tylko z jakiegokolwiek oddalonego punktu nadejdzie do stacji telegram lub wezwanie telefoniczne z prośbą o natychmiastową pomoc lekarską, dyżurny samolot sanitarny z wykwalifikowanym lekarzem wznosi się w powietrze. Samoloty te dostosowane są specjalnie do przewozu chorych. Ostatnio np. przywieziony został do Moskwy samolotem z powiatu iwańskiego, obwodu tulskiego trzynastoletni Siergiej Nazickij, któremu wpadł w oko kawałek żelaza i usunięcie którego wymagało natychmiastowego przewiezienia chorego do szpitala. Dzięki szybkiemu przywiezieniu chłopca do szpitala, uratowano go od kalectwa.



Wieża spadochronowa w Centralnym Parku Kultury im. Gorkiego w Moskwie.

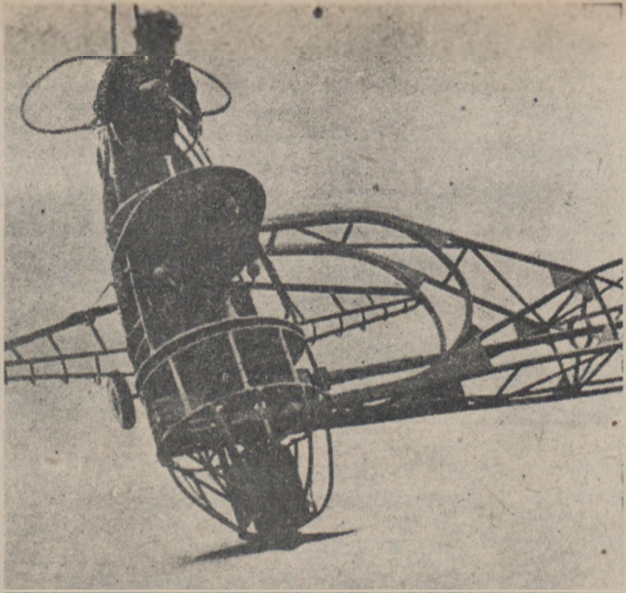
SAMOLOTY RADZIECKIE SIEJĄ LASY

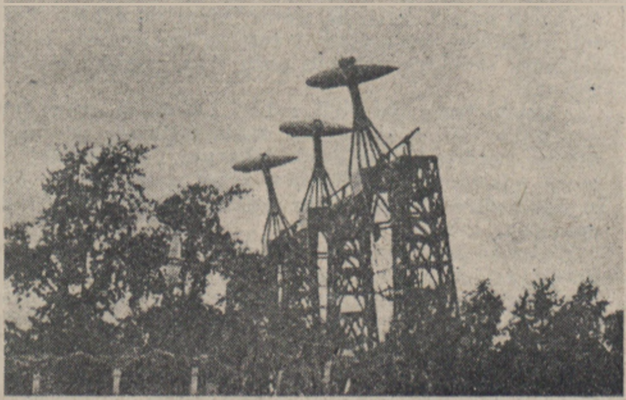
W cichy wiosenny dzień nad terenami Totiemskiego gospodarstwa leśnego w obwodzie wołogdzkim pojawiły się samoloty Lotnictwa Cywilnego Związku Radzieckiego. Nad obszarami pozbawionymi lasu samoloty przelatują na małej szybkości na wysokości 30 — 40 metrów, rozsypując ze specjalnego siewnika nasiona sosny.

Ministerstwo Gospodarki Leśnej ZSRR przeprowadza w roku bieżącym w obwodzie wołogdzkim na terenach niezalesionych pierwsze próby siania sosny z samolotów. Jak dotąd próby wypadły bardzo dobrze. Siew taki jest o wiele wygodniejszy od starych metod siania lasu, wydajność jest kilkakrotnie większa, a jakość zasiewu jest wysoka.

Pilot Szilajew w ciągu jedenastu godzin rozsypał nasiona sosny na obszarze 385 hektarów. Pilot ten udoskonalił aparat do rozsiewania nasion, dzięki czemu w ciągu jednego przelotu można objąć znacznie szerszy pas zasiewu.

(kel)





Mieszkańcy Moskwy emocjonują się w Parku im. Gorkiego „lotami" na specjalnie skonstruowanej karuzeli lotniczej. Powyżej — jedna z figur „akrobacji"

LOTNICTWO W GOSPODARCE LEŚNEJ ZSRR

Lasy zajmują trzecią część całej powierzchni Związku Radzieckiego i stanowią jedną czwartą ogólnej powierzchni leśnej kuli ziemskiej. Lasy mają olbrzymie znaczenie gospodarcze: dostarczają cennego materiału dla przemysłu i budownictwa, chronią pola uprawne przed suchymi wiatrami i lotnymi piaskami, utrzymują stałą wilgotność powietrza. Zagadnienie tworzenia nowych obszarów leśnych i ochrony starych ma doniosłe znaczenie dla całej gospodarki narodowej.

Dużą i skuteczną pomoc okazuje na tym odcinku lotnictwo radzieckie. Formy zastosowania lotnictwa w gospodarce leśnej ZSRR są różnorodne. Samoloty badają obszary leśne i dokonują zdjęć. Daje to możność sporządzania dokładnych map i planów powierzchni leśnych, określić ich wiek, gatunek i gęstość zadrzewienia. Plan pięcioletni stawia przed lotnictwem radzieckim zadanie zbadania 220 milionów hektarów lasów i sfotografowania 30 milionów ha.

Lotnictwo oddaje nieocenione usługi w uzdrawianiu lasów, wykrywając zarażone obszary leśne i prowadząc walkę ze szkodnikami, niszcząc je za pomocą opylania lasów specjalnymi owadobójczymi środkami chemicznymi.

Energiczną walkę prowadzi lotnictwo z pożarami lasów. Bez pomocy lotnictwa niemożliwa jest obserwacja olbrzymich przestrzeni leśnych i skuteczna walka z pożarami lasów. Samoloty stale patrolują nad lasami i lotnicy usilnie śledzą czy nie pojawia się gdzieś podejrzany dymek. W takim wypadku pilot określa miejsce pożaru, jego rozmiary, kierunek ognia i natychmiast zrzuca meldunek w najbliższym siedlisku ludzkim. Samoloty dostarczają również na miejsce pożaru potrzebną ilość ludzi i sprzętu przeciwogniowego.

Szeroko wykorzystywane jest lotnictwo dla zasiewu lasów. Doświadczenie wykazało, że stosowanie siewu lasów z powietrza jest bardzo wygodne i daje doskonałe wyniki. Przy pomocy samolotów dokonuje się wyboru terenów pod zalesianie, i dostarcza na miejsce nasiona i sadzonki.

Dużą pomoc okazuje też lotnictwo przy spławie drzewa, szybko wykrywając miejsca zatorów i umożliwiając ich natychmiastową likwidację.

R. F.

PRZEWÓZ OWOCÓW DROGĄ POWIETRZNĄ

Pomiędzy Taszkientem a Moskwą powstała stała linia lotnicza służąca do przewozu owoców z Uzbekistanu.

Jeszcze w roku bieżącym zorganizowany będzie transport lotniczy owoców uzbeckich do północnych miast Związku Radzieckiego — Leningradu, Czelabińska, Nowosybirska, Krasnojarska.

(kel)

Najstarszy lotnik Gruzji

Przy drodze stoi stary drewniany dom, podobny do dużego szybowca. Wydaje się, że jeszcze chwila, a wzniesie się w powietrze zakołysze skrzydłami na znak powitania i poleci nad zielonymi wzgórzami Czcho rocka.

Tylko zdążyliśmy pomyśleć o tym, gdy po skrzydle szybko zszedł gospodarz tego niezwykłego zabudowania.

Opalony, szczupły i ruchliwy, wyglądał niezwykle dziarsko, pomimo że ukończył już 81 lat.

Wissarion Keburia jest prezesem Czchorockiego Rejonowego Komitetu DOSAW i członkiem Wszechzwiązkowej Rady DOSAW. Tutaj, w swym mieście rodzinnym — Czcho rocku prowadzi ożywioną pracę nad popularyzacją lotnictwa.

„Będę lotnikiem" — postanowił młody technik drogowy Keburia, dowiadując się o pierwszych lotach rosyjskich pilotów. W 1908 roku wykonuje on z batum skiego bambusu szybowiec własnej konstrukcji i dokonuje na nim pierwszego lotu nad Tyflisem. Ogromne rzesze widzów zebranych na peryferiach miasta, tam, gdzie obecnie znajduje się ulica Keburii, burzliwie oklaskują pierwszego gruzińskiego lotnika.

1909 rok. Moskwa. Mikołaj Żukowski gości w swoim mieszkaniu pilota Keburię.

„Jestem zachwycony osiągnięciami naszych lotników" — mówi profesor — „cieszę się z waszych osobistych sukcesów, które wróżą narodziny jeszcze jed nego utalentowanego pilota. Pochwalam wasze zamiary wyjazdu do Paryża. Musicie tam podtrzymać sławę naszej ojczyzny. Gorąco wam życzę, byście całkowicie opanowali nie tylko technikę pilotażu, lecz również dokładnie poznali konstrukcję płatowca i silnika samolotu".

Wissarion Keburia otrzymał w szkole Bleriota w Paryżu dyplom z wyróżnieniem. Był on jedynym pilotem, który wykonał wyznaczoną ilość lotów bez żadnego wypadku; inni rozbijali maszyny jedną po drugiej.

Samolot z silnikiem o mocy 25 KM został częściowo wykonany na dachu jednego z domów w Tyflisie. Na tym samolocie latał Keburia nad dzielnicami Tyflisu, Kutaisu, Samtredia, Batumi, Suchumi... Dla licznych mieszkańców tych miast samolot Keburii był pierwszym samolotem, który widzieli.

Wissarion Keburia podczas pierwszej wojny światowej służył w Kaukazkim Oddziale Lotniczym.

Po ustanowieniu władzy radzieckiej w Gruzji, Keburia stał się aktywnym propagatorem cywilnego lotnictwa. W 1923 roku zorganizował Towarzystwo Przyjaciół Floty Powietrznej, a kilka lat temu otrzymał tytuł zasłużonego pilota Związku Radzieckiego. W 1945 roku Prezydium Rady Najwyższej ZSRR przyznało najstarszemu lotnikowi Gruzji, Wissarionowi Keburii w związku z 75-leciem jego urodzin — Order Lenina.

Rejon Czchorocki liczy ponad 1 500 członków DOSAW. Keburia uważa za swych najlepszych aktywistów i pomocników dyrektora szkoły średniej K. Chuntua i ucznia dziesiątej klasy Sz. Mamporię, lekarza A. Mołamję, kołchoźnika, mistrza wysokich zbiorów herbaty A. Achałaja i wielu innych przodowników gospodarstwa kołchozowego, pracowników placówek kulturalnych oraz uczącą się młodzież.

Wissarion Keburia ma zawsze nawał pracy. Przeprowadza wykłady o historii rosyjskiego lotnictwa, wygłasza w kinach krótkie referaty przed wyświetlaniem filmów o Żukowskim i Możajskim, rozmawia z młodymi modelarżami lotniczymi...

Daleko jest do Czchorocka, jednak i tutaj ludzie żyją dumni świadomością sławy swej radzieckiej Ojczyzny. (bz)



Jak radzieccy lotnicy popularyzują lotnictwo

Jedno z czołowych miejsc w pracy polityczno-społecznej drugiej czkałowskiej szkoły lotniczej zajmuje popularyzacja osiągnięć nauki i techniki radzieckiej. Na ten temat organizowane są tu często referaty i pogadanki wygłaszane przez wykładowców i słuchaczy szkoły.

Zorganizowano również wystawę pt. ,Twórcy rosyjskiej i radzieckiej techniki lotniczej", która cieszy się dużym zainteresowaniem słuchaczów szkoły.

Uczniowie organizują od czasu do czasu wystawy objazdowe propagujące lotnictwo i wiedzę lotniczą, a także wygłaszają w terenie odczyty i pogadanki na tematy lotnicze. *(rf)*

ZE ŚWIATA

MEDAL BLERIOTA DLA ANNY BODRIAGINY

Jak donosi ostatni komunikat Międzynarodowej Federacji Sportu Lotniczego (FAI) z dnia 20 lipca b.r., Konferencja generalna FAI przyznała medal Louis Bleriota znanej radzieckiej lotniczce Annie Badriaginie, która w r. 1949 dokonała na samolocie sportowym Jak-18 lotu z szybkością przelotową 262,771 km/godz. na trasie długości 100 km.

Medale Bleriota przyznawane są przez FAI za wybitne wyczyny lotnicze w poszczególnych latach. Obok Bodriaginy medale Bleriota za wyczyny dokonane w r. 1949 otrzymali: pilot francuski Rene Leduc i pilot amerykański W. P. Odom.

NIEPOKOJĄCY STOP

Angielski miesięcznik lotniczy „Air Pictorial and Air Reserve Gazette" z sierpnia br. zamieścił notatkę o konferencji prasowej, która odbyła się w Londynie w dniu 7 lipca br. Na konferencji tej szef sztabu amerykańskiego lotnictwa gen. Hoyt S. Vandenberg wyraził przekonanie, że stop stali używanej do budowy łopatek w turbinach silników radzieckich myśliwców odrzutowych jest lepszy od stopów używanych w tym samym celu w silnikach angielskich i amerykańskich.

Gen. Vandenberg oświad czył również, że radzieckie metody masowej produkcji samolotów odrzutowych zostały ogromnie ulepszone, a braki techniczne w produkcji — usunięte.

Całkiem jasne są powody, dla których gen. Vandenberg złożył powyższe oświadczenie. Jest to jeszcze jeden wybieg, mający na celu zastraszenie społeczeństwa angielskiego rzekomym niebezpieczeństwem, jakie mu ma grozić ze strony lotnictwa radzieckiego; a tym samym — — znalezienia okazji do zwiększenia rozmiarów zbrojeń lotniczych, zarówno amerykańskich, jak i angielskich. A poza tym jest to mimowolne, ale za to świeżo stwierdzone, że poziom radzieckiego przemysłu lotniczego przewyższa znacznie poziom przemysłu krajów kapitalistycznych.

(j)

W szkole skrzydlatych DZIEWCZĄT

Mżył drobniutki deszczyk. Spoza hangaru, osłonięty od dżdżu, spoglądałem w kierunku oddalonego o kilkadziesiąt metrów startu, na którym panował ożywiony ruch. Zaczerwieniła się płaszczyzna podniesionej do góry okrągłej tarczy, potem zajaśniała bielą, odwrócona o 180°... Parę sekund oczekiwania — tarcza opuszczona równolegle do ziemi... Drgnął ustawiony na starcie szybowiec, tarcza w dół — z szelestem ruszyła maszyna po mokrej trawie lotniska... już jest w powietrzu! Słychać równy warkot silnika wyciągarki.

Do uszu wwierca się głośny świst powietrza, przecinanego krawędziami natarcia płatów. Szybowiec szybko nabiera wysokości, dziób zadarty, linka łącząca maszynę z odległą wyciągarką tworzy z ziemią coraz większy kąt. Wreszcie — linka oddziela się od kadłuba maszyny, a ta wyrównawszy lot, zaczyna łagodnie schodzić ku ziemi. — Już blisko, jeszcze parę metrów.

— Lekko zwiększyć szybkość, tak, teraz drążek do siebie, wyrównać i — lądowanie! — powtarzałem bezwiednie, obserwując szybowiec, który wytraciwszy w zetknięciu z ziemią szybkość — zatrzymał się, kładąc się łagodnie prawym płatem na murawę.

To nie pilot kierował jednak szybowcem, którego start przed chwilą podglądałem, nie! Z kabinki „patyka", jak popularnie zwą jeden z typów maszyn używanych do szkolenia w pilotażu ślizgowym, wyskoczyła zgrabnie — osoba w męskim wprawdzie kombinezonie, lecz już z daleka zdradzająca swą żeńską płeć plamą jasnych, bujnych włosów. Pilotka!

A tak! Reportaż, który czytacie, napisałem po powrocie ze szkoły szybowcowej dla dziewcząt (bodajże jedynej w Europie!).

Nieprzeciętna to szkoła, pod każdym względem. Najpierw dlatego, że nie spotkasz tam Jaśków, Staśków, Wiesiów i Andrzejów, lecz Marysie, Zosie, Irki, Baśki i Joasie. Młodziutkie, opalone na brąz, roześmiane i rozśpiewane dziewczęta z całej dosłownie Polski, tryskające radością wspaniałego, lotniczego życia na szybowisku.

Dziewczęta szkolą się w pilotażu szybowcowym z wielkim entuzjazmem. Dowód? Powiem tylko tyle, że w dniu mej wizyty na szybowisku grupa startowa dziewcząt dokonała niebylejakiego wyczynu, przy którym — bledniejcie dziarskie zuchy z sypiącym się wąsem — 101 startów!

Były zmęczone, to prawda, lecz niezwykle dumne.

— One, kolego, będą chciały, żeby je zbudzić jutro o czwartej rano, albo i wcześniej! — mówi Karol Tomaszewski, komendant szkoły, uśmiechając się z dumą — Entuzjazm silniejszy niż przepisy, tak, tak!

— To naród strasznie zajadły na latanie — z głęboką powagą uzupełnia słowa komendanta instruktor Bronisław Burakiewicz.

Mówią to wszyscy, cała kadra instruktorska szkoły. Ich słowa zawierają olbrzymi ładunek głębokiego zadowolenia, podziwu i uznania dla dziewcząt, które bez śladu jakiegokolwiek łazikowania „dekowania" się, czy oznak zmęczenia cały dzień z zaciętością trwają na starcie, nie mogąc doczekać się swej kolejki lotów.

— Dla naszych junaczek propozycja wcześniejszego zakończenia lotów jest wielką obrazą! — mówi instruktor Jan Tomaszewski.

— Któregoś dnia podjęły zobowiązanie wykonania 100 startów — dorzuca Bogdan Nyłk zastępca komendanta.

— No i co? — pytam z głupia frant.

— A no, wykonały!... 120 startów! Prawdziwy rekord!

Z pięknymi postępami dziewcząt w nauce latania idą w parze ich postępy w nauce teorii. Proszę posłuchać: pierwszy turnus miał 65 proc ocen bardzo dobrych, drugi — 70 proc., a trzeci zanosi się, że będzie miał piątek nie mniej niż 75 proc.! Żelaznym prawem szkoły stała się zasada: „nikt z oceną niższą niż — dobrze z teorii, nie będzie dopuszczony do latania. Do tej pory nie było wypadku, żeby któraś miała z teorii trójkę.

— Pod żadnym względem nie ustępują chłopcom, a w opanowaniu materiału teoretycznego — wyraźnie ich przewyższają!

Słowa instruktora Wacława Sobczaka dają piękne świadectwo zrozumienia, jakie wykazują dziewczęta dla sprawy należytego przygotowania teoretycznego. Przygotowanie to jest w całej pełni doceniane i realizowane. Precz z trójkami! — stało się bojowym zawołaniem wszystkich junaczek, które pod przewodnictwem energicznie pracującego Koła ZMP utworzyły grupy samokształceniowe i w zaciętym współzawodnictwie walczą o podwyższenie poziomu ocen. Rezultaty tej pracy, prowadzonej z ZMP-owskim entuzjazmem, nie dały na siebie długo czekać: szkoła uzyskała zaszczytne drugie miejsce pod względem wyników szkolenia w długim szeregu wszystkich szkół szybowcowych w Polsce!

Ogromna w tym zasługa Koła ZMP, organizatora współzawodnictwa, niestrudzonego strażnika dyscypliny i kierownika planowego wykonywania obowiązków na starcie i sali wykładowej.

Doskonałe opanowanie teorii, wielka, pedantyczna wprost dbałość o sprzęt, wzorowa dyscyplina na starcie — sprawiły między innymi i to, że w szkole nie ma w ogóle najmniejszych nawet wypadków uszkodzenia sprzętu w czasie latania.

— A która z junaczek czyni najlepsze postępy w lataniu i nauce teorii? — pytam instruktorów. Chwila milczenia, a potem odpowiadają zgodnie:

— To trudna sprawa, dać wam odpowiedź. Poziom jest bardzo wyrównany, jedna prześciga drugą.

— No tak, ale nie mogę przecież podać czytelnikom nazwisk wszystkich kilkudziesięciu dziewcząt! Nie starczy miejsca w SiM-ie! — śmieję się, lekko jednak stropiony.

— A więc napiszcie, kolego, o trzech najwybitniejszych. Między nimi, a zresztą — mała różnica. Napiszcie o Irence Pietrzak z Lublina, która przyjechała do szkoły, mając ukończony II stopień wyszkolenia spadochronowego i entuzjazmuje się lotnictwem już od 1948 roku, o Marysi Rożek, krakowiance, która zainteresowała się lotnictwem niedawno, a teraz — związała się z nim na długo, no i o Zince Batus. Przyjechała do szkoły z dalekiej augustowszczyzny, ze wsi Grabowe Grądy. Twierdzi, że nie wyobraża sobie już teraz życia bez latania. O innych chyba już nie napiszecie, SiM byłby za mały!

Długie jeszcze rozmowy prowadziłem o latających dziewczętach z instruktorami. To dzięki ich ofiarnej pracy żeńska szkoła szybowcowa szczyci się tak doskonałymi osiągnięciami. Oto oni: Burakiewicz — syn robotnika, człowiek, który śpi po kilka godzin na dobę i całkiem zapamiętał się w swej instruktorskiej robocie (chodzi podobno już o drugiej w nocy po lotnisku i przetrawia plan zajęć dziennych). Tomaszewski — syn górnika, reemigrant z Francji. Przyłapałem go, jak w wolnej chwili krzątał się w warsztacie i z mocno zafrasowaną miną wycinał z kawałka sklejki elementy konstrukcji latającego modelu. — Tak, modelarstwem zajmuję się już od dawna — potwierdził zapytanie z mej strony. Sobczak i Nyłk — synowie kolejarzy, obaj całą duszą oddani sprawie szkolenia. Wszyscy czterej są absolwentami pierwszego rocznego turnusu Centralnej Szkoły Instruktorów Szybowcowych, słynnego już i poza granicami Polski CSIS-u. Gdy jeszcze, choć nie w kolejności, wymienię nazwisko Władysława Szajkowskiego, kierownika wyszkolenia i jednocześnie wspaniałego mechanika — będziecie znali, Czytelnicy, całą kadrę instruktorską tej jedynej w swoim rodzaju szkoły. Znacie już nazwiska, ale żeby poznać tych ludzi naprawdę — musicie ich zobaczyć, a potem porozmawiać z nimi i w końcu — zobaczyć rezultaty ich pracy.

Szkołę opuściłem dyskretnie, po cichu. Po prostu wydało mi się, że będę przeszkadzał swą obecnością w toku normalnych zajęć. Dziewczęta akurat były na wykładzie z aerodynamiki. I pisać też już dużo nie będę, chyba... tylko o tym, że szkoła brała udział w poszukiwaniu ognisk „stonki", urządziła w ścisłym kontakcie z okoliczną ludnością szereg akademii, imprez i odczytów o lotnictwie, zorganizowała wystawę sprzętu szybowcowego. A teraz — przygotowuje się do Święta Lotnictwa. Będą pokazy lotów i akrobacja, wycieczki na lotnisko dla ludności oraz inne atrakcje.

To wszystko, Koleżanki i Koledzy. Aby spróbować takiego życia, jakie Wam tu jak najlepiej starałem się przedstawić, radzę od razu wstąpić do Ligi Lotniczej i samemu zacząć latać! Będziecie mi wdzięczni(ne), jeśli Was zdołam namówić.

JERZY ZARĘBSKI



Irena Pietrzak
Maria Rożek
Janina Kujawiak
Zina Bataś

SAMOLOTY FRACHTOWCE

Przewóz większych ładunków w lotnictwie nie osiągnął jeszcze tak szerokiego zastosowania, jak ma to miejsce np. z przewozem pasażerów. Zmuszony on jest współzawodniczyć jeszcze z ekonomicznym przewozem kolejowym, morskim lub drogowym. Niemniej jednak problem przewozu towarów drogą lotniczą jest jednym z najskuteczniejszych zagadnień lotnictwa w dzisiejszym, jego stanie, dowodem czego jest ukazywanie się coraz nowszych typów samolotów, o wielkiej ładowności i ekonomii lotu. Przypomnijmy sobie, jak wyglądał lotniczy przewóz towarów w zaraniu lotnictwa?

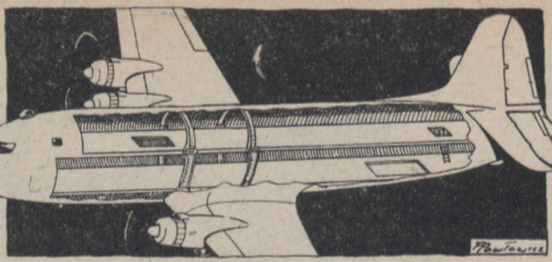
Pierwsze samoloty komunikacyjne, jakie ukazały się po I-szej Wojnie Światowej, były ewolucją wycofanych samolotów wojskowych o małym ciężarze użytecznym i o ciasnej kabinie, zaledwie mieszczącej 2-ch lub 3-ch pasażerów i pozwalającej na załadowanie wyłącznie małego, podręcznego bagażu. Żywot tych samolotów nie był długi. Wkrótce po nich ukazały się pierwsze samoloty komunikacyjne, które odpowiadały podstawowym warunkom komunikacji lotniczej i posiadały w kadłubie mały, specjalny bagażnik.

Sam samolot zdobył już na tyle zaufania, że zaczęto nim przewozić kosztowne mniejsze towary, wymagające natychmiastowego dostarczenia odbiorcom. Ostatnia wojna wykazała, że samoloty są zdolne przewozić również wielkie ładunki.

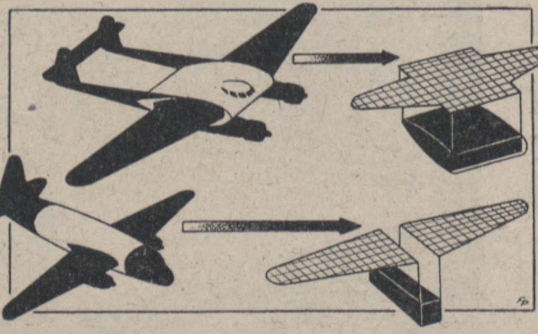
Zastosowane podczas wojny samoloty posiadały znaczny ciężar użyteczny, wielką przestrzeń załadunkową w kadłubie, oraz... małą ekonomię eksploatacyjną, gdyż wyposażone były w potężne silniki, których znaczne zużycie paliwa było zbyt kosztowne dla pokojowego transportu towaru. Silniki tych samolotów zostały zamienione na bardziej ekonomiczne, a przede wszystkim rozpoczęto szukać nowych dróg do stworzenia samolotu — frachtowca, odpowiadającego wszystkim warunkom i wymaganiom pewnego i ekonomicznego przewozu towaru drogą lotniczą. Jakie zalety podstawowe powinien posiadać taki samolot?

Przede wszystkim powinien mieć dużą objętościowo przestrzeń załadunkową, wolną od wszelkich elementów konstrukcyjnych kadłuba, szerokie drzwi, lub luki ułatwiające załadowanie wielkich ładunków, jak również niskie podwozie. Jednym też z warunków są ekonomiczne silniki, co znacznie obniża koszty eksploatacyjne. W lotniczym przewozie towarowym szybkość podróżna samolotu nie jest tak dominującym czynnikiem, jak to ma miejsce w komunikacji pasażerskiej.

Rozwiązanie konstrukcji wielkich samolotów—frachtowców nie jest jednak takie proste. Samoloty przeznaczone dla wielkich ładunków, jak na przykład: skrzynie, maszyny, samochody itp., komplikują konstrukcyjne rozwiązanie kadłuba, który nie może posiadać wewnątrz żadnego wzmocnienia. Ale i tu znaleziono wyjście.



Rys. 1 i 2



W wielkich czterosilnikowych samolotach towarowych zaczęto stosować kadłuby dwupokładowe (piętrowe) przez co uzyskano nieskrępowaną przestrzeń załadunkową, a jednocześnie wzmocniono przez to konstrukcję kadłuba (rys. 1). Inni konstruktorzy stosować zaczęli kadłuby podwójne, między którymi znajdowała się właściwa kabina, mieszcząca załogę oraz ładunek.

Najciekawsze rozwiązanie samolotu — frachtowca widzimy na rys. 2, w porównaniu z samolotem o układzie ortodoksyjnym. Samolot ten posiada tak zwany nośny kadłub, który w rzeczywistości jest środkową częścią płata nośnego. Jednocześnie więc wyzyskano kadłub jako dodatkową powierzchnię nośną, przez co uzyskano na ciężarze użytecznym. Ten samolot nie wymaga takiej dużej mocy silników, jak to jest w samolocie przedstawionym na dole rys. 2, którego powierzchnia nośna jest znacznie mniejsza. W opisanym samolocie przy powierzchni nośnej wynoszącej 114 m^2, ponad 56 m^2 posiada środkowa część płata.

Ciekawa ta konstrukcja wyposażona jest w dwa silniki o łącznej mocy 2 400 KM; szybkość podróżna wynosi 322 km/godz.

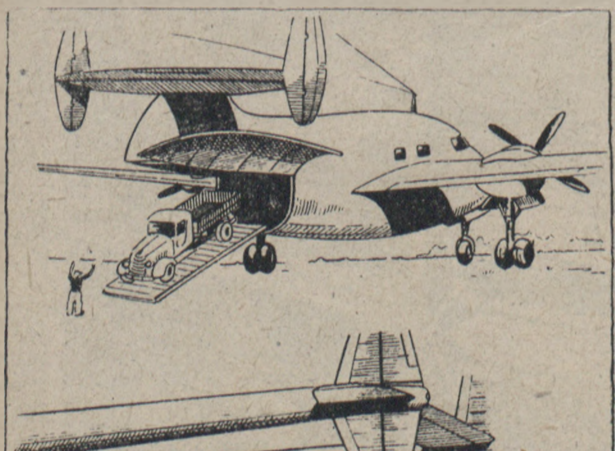
Jednym z ważnych warunków lotniczego przewozu towarowego jest również skrócenie czasu za — i wyładunku towaru oraz wykluczenie możliwości jakiegokolwiek uszkodzenia samolotu przy tych czynnościach. Dlatego też większość samolotów tego typu — to górnopłaty, gdyż mają one zaletę, że pozwalają na stosowanie niskiego podwozia, tak że kadłub znajduje się blisko ziemi, co ułatwia załadunek. Na rysunku 3 widzimy kilka fragmentów współczesnych samolotów transportowych. Celem uniknięcia przesuwania lub „kantowania" np. skrzyń i innych ładunków, w większych samolotach zamontowane są windy pokładowe z blokami ruchomymi, przy pomocy których ładunek bez trudności i uszczerbku dla delikatnej konstrukcji samolotu, przesuwany jest w odpowiednie miejsce w kabinie.

Dla skrócenia czasu przestoju samolotu na lotnisku, konstruktorzy zastosowali w swych samolotach transportowych jeszcze jedną innowację. Część samolotu, służąca dla ładunku w przeciągu kilku minut może być odmontowana od niego i na własnym podwoziu holowana przez ciągnik lub samochód do miejsca przeznaczenia, przy czym konstrukcja samolotu przystosowana jest do powrotu bez tego właściwego „kadłuba" do swej bazy.

Jak widzimy więc, w komunikacji towarowej proces wyładunku i dostarczenia towaru na lądzie po przylocie samolotu, jest również jednym z warunków, uwzględnianych przez konstruktorów.

FELIKS PAWŁOWICZ

Rys. 3



PIĘKNY DOCEL POWROTNY Z WYCIĄGARKI

W dniu 31 lipca br. pilot Kieleckiego ALL — Sławomir Cetner wykonał dla uczczenia Światowego Zlotu Młodych Bojowników o Pokój w Berlinie, piękny przelot docelowo-powrotny na trasie Kielce-Krosno-Kielce.

Przelot ten, łącznej długości 301 km wykonał Cetner na szybowcu „Mucha", startując z lotniska aeroklubu w Kielcach za wyciągarką. Oprócz wyczynu Cetnera, piloci Kieleckiego ALL wykonali w bieżącym roku 10 innych przelotów szybowcowych powyżej 50 km, do których starty odbyły się również za wyciągarką.

JUŻ 51 SREBRNYCH

W 33-cim numerze SiM-u podawaliśmy, że piloci Aeroklubów Ligi Lotniczej uzyskali w tym roku 24 srebrne oznaki szybowcowe. Dla dodania bodźca tym jednostkom, które nie zgłosiły, jeszcze do zarejestrowania w ARP uzyskanych na swoim terenie srebrnych odznak podaliśmy wtedy Aerokluby przodujące pod tym względem. Bodziec okazał się skuteczny, bo do tej chwili wpłynęła do zatwierdzenia dokumentacja 27 nowych srebrnych odznak szybowcowych, czyli w bieżącym roku mamy ich już 51.

Na przodujące miejsce wysunęły się obecnie Aerokluby: Śląski i Warszawski, które w tym roku zdobyły po 13 nowych odznak srebrnych. Za nimi idą Wrocławski i Poznański ALL — po 6 każdy, a dalej Łódzki — 4, Kujawski — 3, Ostrowski i Słupski — po 2 oraz Białostocki i Szczeciński — po 1.

Uznanie należy się Śląskiemu ALL, kórego piloci do dnia 1 sierpnia uzyskali 13 srebrnych odznak szybowcowych, wykonali swój całoroczny plan w tej dziedzinie. Ponadto ośmiu młodych pilotów Śląskiego ALL zdobyło już po dwa warunki do kategorii „D" i srebrne odznaki zobowiązują się dopełnić jeszcze w bieżącym sezonie.

Godnym podkreślenia jest również fakt, że w podanej wyżej liczbie 51 nowych wyczynów znajdują się znowu trzy młode szybowniczki. Są nimi Łucja Sarkowska ze Śląskiego ALL, Bolesława Bogdaszewska z Kujawskiego ALL i Maria Michalak z Łódzkiego ALL. Dowodzi to ze wszech miar radosnego objawu masowości wyczynu szybowcowego w naszym sporcie lotniczym, która obejmuje szeregi dziewcząt na równi z chłopcami.

Tak więc mamy w tej chwili w Polsce 22 żeńskie srebrne odznaki szybowcowe, w czym 5 uzyskanych w roku bieżącym.

T. R.

CISZA — ESKADRY ŚPIĄ

46 Eskadr Sześciolatki — to dużo! I pomyśleć, że 46 eskadr współzawodniczy między sobą podejmując corocznie długofalowe zobowiązania — zdawałoby się, że to piękna perspektywa rozwoju lotnictwa. Bo wykonanie zobowiązań podjętych przez 46 (!) eskadr, mogłoby przynieść niebywałe sukcesy lotnictwu sportowemu

Lecz niestety, nie wszystkie Eskadry Sześciolatki pamiętają o tym, że zobowiązanie podjęte nie może pozostać tylko na papierze, ale należy je wykonać.

Na przykład: 39 Rzeszowska Eskadra Sześciolatki, która zobowiązanie swe miała wykonać w terminie do dnia 20 stycznia br. dotychczas nie nadesłała sprawozdania i w ogóle nie daje znaku życia. Najprawdopodobniej 39 Eskadra cieszy się tylko tym, że zobowiązanie podjęła, a o jego wykonaniu wcale nie myśli. Podobnie postąpiła 40 Kielecka Eskadra Sześciolatki, która podjęła się swoje zobowiązanie wykonać do dnia 1 stycznia br. I tym razem skończyło się tylko na podejmowaniu.

Wstyd, Koledzy z wymienionych Eskadr! Jak można trwać w bezczynności w chwili, kiedy w całej Polsce wre gorączkowa praca, kiedy coraz bardziej wzmaga się jej tempo, a cały naród prowadzi zaciętą walkę o przedterminowe wykonanie Planu Sześcioletniego!

A więc, Koledzy, obudźcie się i stańcie z innymi do pracy.

Mamy nadzieję, że sprawozdanie z wykonania podjętych przez Was zobowiązań ujrzymy niebawem.

(S)

WSZECHZWIĄZKOWE ZAWODY MODELI LATAJĄCYCH

Z poważnymi osiągnięciami przystąpili radzieccy modelarze do swoich jubileuszowych XX wszechzwiązkowych zawodów. W zawodach, w których wzięło udział 36 drużyn startowali najmłodsi modelarze (do 16-tu lat) oraz starsi modelarze (do lat 19-tu).

XX Wszechzwiązkowe Zawody trwały od 5 do 10 sierpnia. Szczegóły dotyczące XX wszechzwiązkowych zawodów modeli latających zostaną podane w najbliższych numerach SiM-u.



SAMOLOT A. F. MOŻAJSKIEGO

(opis budowy do planu zamieszczonego w nr 35 SiM-U)

Samolot Możajskiego, a właściwie model jego samolotu, możemy doskonale odtworzyć na podstawie opublikowanych danych, zawartych w różnych publikacjach.

Opis silników najdoskonalszych w owym czasie, a konstruowanych pod kierunkiem Możajskiego i według jego planów, możemy znaleźć w czasopiśmie angielskim „Engineering" z maja 1881 roku.

Samolot Możajskiego miał rozpiętość płata 15,2 m głębokość 8,4 m, powierzchnia nośna wynosiła 110 m². Statecznik poziomy miał powierzchnię 25 m².

W kadłubie — łodzi mieścił się parowy kocioł z kondensatorem o łącznym ciężarze 64,6 kg. Para z kotła poprzez kondensator przechodziła do dwóch maszyn parowych. Jedna z nich, większa, umieszczona na przodzie kadłuba napędzała śmigło ciągnące o średnicy 3,4 m. Moc tej maszyny wynosiła 20 KM przy ciężarze własnym 47,6 kg.

Mniejsza maszyna parowa o mocy 10 KM ważyła 28,6 kg i napędzała za pośrednictwem kół zębatych i łańcuchów dwa śmigła o średnicy 3,0 m każde. Projekt pierwotny przewidywał, że obciążenie powierzchni nośnej będzie wynosiło 5,2 kg/m². Jednak gotowy samolot miał obciążenie 8 kg/m². Przyczyny tego należy szukać w trudnościach, z jakimi walczył Możajski, aby zdobyć fundusze na odpowiednie materiały.

* * *

Przechodząc do opisu wykonania modelu samolotu Możajskiego trzeba z góry obrać skalę, w której zamierzamy model wykonać. Najlepsza i ustalona dla celów wystawowych to skala 1 : 25. Po powiększeniu rysunku wykonujemy poszczególne części modelu w następujący sposób:

Kadłub — pokład wykonany jest z deseczki sprofilowanej tak, aby w przekroju posiadała kształt półsoczewki (dół płaski góra lekko wypukła). Z przodu wklejamy kawałek drewna, dopasowując go do rzutu górnego i bocznego kadłuba. Do tak wykonanego pokładu przyklejamy z fornieru lub sklejki dwie boczne burty. Burty te muszą być doklejone do przedniego klocka i mieć dokładnie zachowany rzut boczny.

W miejscu, gdzie znajduje się pomieszczenie pilota pokład jest przerwany, a dalsza jego część wklejona jest do burt tak, jak to pokazuje rysunek. W miejscu tym tworzy się jakby uskok. Pokład górny musi sięgać do końca burt, ponieważ do niego przyklejony będzie statecznik poziomy. W miejscach gdzie znajdują się maszty oraz po środku, na wysokości dwóch bocznych śmigieł, wklejamy ramki ze sklejki o kształcie półkoła zwróconego łukiem do dołu. Na tak przygotowanym szkielecie rozpinamy podłużnice kadłuba, aby otrzymać żądany szkielet. Do ramki przedniej i tylniej przymocowujemy golenie podwozia oraz wiercimy otworki w pokładzie celem zamocowania masztów. Maszty również są przyklejone do ramek.

Po sklejeniu całości kadłuba, oklejamy go perkalem, jedwabiem lub papierem i cellonujemy. Pokład powinien mieć zaznaczone wzdłuż spoiny deseczek tak, jak to wygląda w łodziach lub jachtach. Po umocowaniu poprzedniej osi kół przy goleniach przednich i tylnich wykonujemy dwa wloty powietrza umieszczone obok przedniego masztu, oraz komin i wklejamy je na właściwe miejsca. Kabinę możemy urządzić w ten sposób, że wykonujemy kółko sterowe podobnie, jak w łodziach żaglowych lub motorowych oraz fotel pilota. Dwa manometry umieszczamy z lewego boku koła sterowego.

Skrzydła — wykonujemy osobno lewe i osobno prawe. Konstrukcja szkieletowa. Na podłużnice zaznaczone na planie nakładamy listewki tak, aby otrzymać zbliżony do bardzo płaskiego profilu lotniczego. Listewki dokładnie przyklejamy, a przy krawędzi natarcia i spływu spiłowujemy. Krawędź boczna skrzydeł oraz maleńkie łuki przyklejamy do dźwigarów i krawędzi natarcia oraz spływu. Części zaznaczone na planie kreską przerywaną stanowią konieczną konstrukcję, której nie wolno pominąć, aby otrzymać sztywną całość. W miejscu, gdzie mieszczą się śmigła przyklejamy do dźwigarów listewki, celem wyrównania poziomu do wysokości listewek. Całość dokładnie sprawdzamy, prostujemy i oklejamy jedwabiem lub papierem bezbarwnym i cellonujemy.

Stateczniki — wykonujemy jako konstrukcję płaską z listewek lub wycinamy według linii przerywanych z odpowiedniej grubości sklejki. Krawędzie natarcia i spływu lekko zaokrąglamy. Całość oklejamy takim samym materiałem jak skrzydła.

Koła — wykonujemy w ten sposób, że wycinamy ze sklejki obręcze i obwiązujemy je nicią tak, aby utworzyć obustronnie jednakową ilość „szprych" przecinających się w środku koła. W tak przygotowaną siatkę wklejamy do każdego kółeczka drewienko z otworkiem lub rurką z papieru, nawiniętą na szpilce.

Należy uważać, aby koło po sklejeniu obracało się równo. Celem zatarcia śladów szprych (nici) na obręczach, te ostatnie powlekamy szpachlówką i delikatnie szlifujemy, aby nie poprzecierać nici. Koła po zrobieniu powlekamy czarnym lakierem nitro.

Śmigła — wykonujemy w ten sposób, że na okrągłą piastę naklejamy cztery listki fornieru o kształcie wąskich trapezów zwróconych szerszą na zewnątrz. Łopatki śmigieł winny być wpuszczone w piastę. Śmigła mniejsze wykonujemy jako przeciwbieżne. Na frontowej części piast śmigieł pracujących w skrzydłach przyklejamy maleńkie (w/g planu) kółka zębate (np. od starego zegarka) Całość umocowujemy na szpilkach w miejscach odznaczonych na planie.

Lakierowanie — kadłuba wykonujemy w następujący sposób: część górna, jasna, powleczona jest bezbarwnym lakierem, a boki i dół kadłuba brązowym.
Skrzydła i statecznik malujemy na kolor żółty lub jasno-pomarańczowy. Śmigła na kolor ciemno-popielaty, wloty powietrza i komin na kolor miedzi. Górna część komina — czarna, a podwozia, maszty i osie — ciemno-brązowe. Wnętrze kabiny na kolor ciemno-popielaty, koła sterowe na kolor — miedzi.

Montaż ogólny — do kadłuba przymocowujemy skrzydła pod odpowiednim kątem, zwracając uwagę, aby nie miały różnych kątów natarcia. Statecznik poziomy przyklejamy do tyłu kadłuba i następnie montujemy na nim statecznik pionowy. Wszystko należy wykonać starannie i czysto. Ostatnią czynnością będzie rozpięcie linek z czarnych nici. Linki mocujące skrzydła rozchodząc się od masztu przedniego i tylniego chwytają skrzydło w miejscu zetknięcia się każdego żebra z dźwigarami najbliższymi danego masztu. Od spodu linki zbiegają się do osi kół.Nie wolno zapomnieć o rozpięciu linek pomiędzy masztami, a nosem kadłuba, osiami podwozia i statecznikiem wysokości. Praca przy modelu pochłania ogółem 100 godzin roboczych.

MODELARZE!

PRZYGOTOWUJCIE MODELE REDUKCYJNE NA WYSTAWĘ OGÓLNOPOLSKĄ

NAJPROSTSZE

SILNICZKI ODRZUTOWE

W naszych oczach spełniają się plany wielkiego uczonego rosyjskiego Konstantego Ciołkowskiego: „Po erze samolotów śmigłowych nastąpi era samolotów odrzutowych“. Również i modelarze lotniczy zaczynają w swych pracach stosować technikę rakietową i silniczki odrzutowe.

W Centralnym Domu Młodych Techników im. M. Szwernika w Moskwie zbudowany został najprostszy silnik odrzutowy na paliwo stałe. Paliwem tym jest znany dobrze każdemu z Was film fotograficzny.

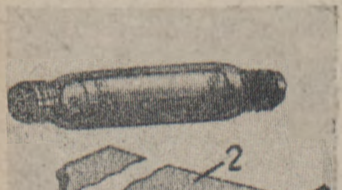
Przy ciężarze 12 — 15 gramów takiego silniczka można uzyskać w czasie 8 — 10 sekund ciąg około 50 — 70 gramów. Jest to ciąg zupełnie wystarczający, aby wznieść w powietrze model o ciężarze kilkudziesięciu gramów.

Budowę silniczka odrzutowego zaczyna się od przygotowania potrzebnych materiałów.

Przede wszystkim więc— film albo „klisze“, jak mówią niektórzy. Musi on być wywołany, tzn. zużyty, gdyż film niewywołany spalając się pozostawia popiół, który może w trakcie działania silniczka zatkać otwór, którym uchodzą gazy spalinowe. Nie trzeba jednak oczyszczać filmu z emulsji, gdyż czysty celuloid, zwinięty w bardzo ciasną rurkę gaśnie przed spaleniem całego ładunku.

Dla zbudowania silniczka trzeba przygotować taśmę filmu o długości nie większej niż 35 cm i zwinąć ją bardzo silnie w rurkę (patrz rysunek). Po zawinięciu rurki, koniec taśmy trzeba przykleić i bardzo mocno obwiązać nitką, którą można zdjąć po wyschnięciu kleju. Średnica rurki powstałej w ten sposób powinna wynosić 11 — 12 mm.

Sposób wykonania silnika:
1 — rolka filmu, 2 — cynfolia, 6 — gwóźdź, 7 — papier.



Następnie bierze się pas papieru o szerokości nieco większej niż film i długości 40 cm i szczelnie owija się rurkę filmu. Na końcach rurki umieszcza się dwa kołeczki drewniane, a w jednym z nich wierci się otwór o średnicy 1 — 1,5 mm. Będzie to otwór wylotowy dla gazów.

Montaż silniczka odbywa się następująco: zwinięty film i kołeczek owijamy silnie paskiem papieru, po czym kołeczki owijamy cienkim drutem lub bardzo mocną nitką. Łącząc je tym samym z papierem silniczek jest gotów do zamontowania na model.

Uruchomienie silniczka następuje przez wetknięcie rozżarzonego drutu przez otwór do wnętrza rurki.

Można ten sam silniczek zbudować jeszcze w inny sposób, bez kołków drewnianych. Do zwiniętej z filmu rurki wkłada się gwóźdź, po czym wszystko zawija się w warstwę papieru i cynfolii (opakowanie z czekolady) i związuje bardzo silnie mokrą nitką. Gwóźdź trzeba później wyjąć, drugi zać koniec ładunku filmowego zawiązuje się jak najmocniej. Jeśli silniczek nie zostanie dość mocno zabezpieczony, może nastąpić wybuch.

Wewnątrz modelu umieszcza się rurkę z papieru lub kartonu, do której wkłada się ładunek.

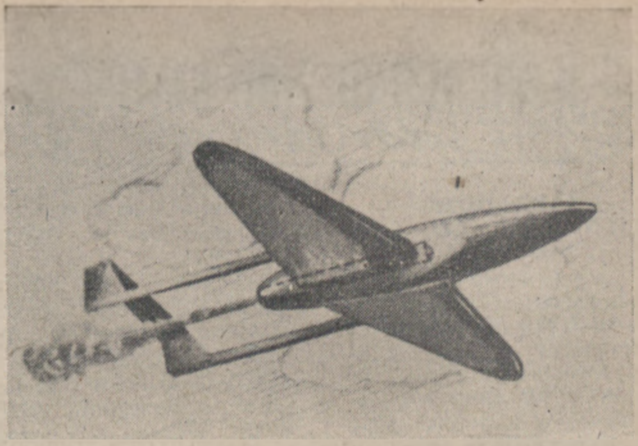
Trzeba pamiętać, że kąt zamocowania silniczka decyduje o torze lotu modelu. Tak na przykład kąt zamocowania +2 może wprowadzić model w „martwą pętle“.

Silnik może składać się z dwu rurek filmu, przy czym średnica otworu wewnętrznego winna wynosić nie mniej, niż 2 — 2,5 mm. Silniczek taki pracuje 15 — 16 sekund, jednak siła ciągu pozostaje bez zmian.

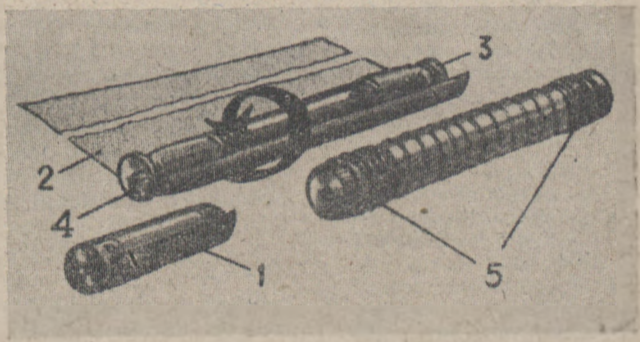
W żadnym wypadku nie należy zwiększać średnicy silnika ani też ilości zwojów filmu, gdyż grozi to wybuchem i zniszczeniem modelu.

Konieczne jest przestrzeganie następujących prawideł bezpieczeństwa:

1. Długość filmu na jeden ładunek nie może przewyższać 35 cm.



2. Średnica otworu wewnętrznego nie może przekraczać 1 — 1,5 mm.
3. Klej nie może dostać się na koniec rurki.
4. Okładzin (gilzy) silnika nie wolno robić z metalu lub drzewa.



1 — rolka filmu, 2 — papier, 3 — drewniana końcówka, 4 — końcówka z otworem, 5 — owiązanie silniczka.

STEROWANIE MODELI NA UWIĘZI

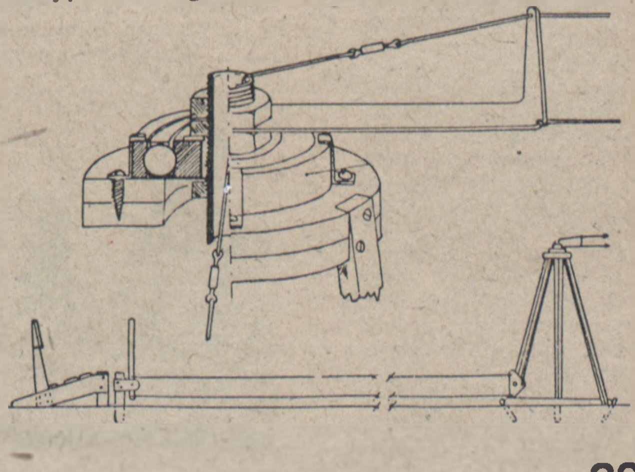
Przy organizowaniu lotów pokazowych modeli na uwięzi oraz dla celów szkoleniowych godnym polecenia jest wykonanie specjalnego urządzenia podanego na poniższym szkicu.

Linki sterownicze do modelu zostają zamocowane na trójnożnym statywie w środku pola startowego. Odpowiednie przekładnie przenoszą ruchy z drążka sterowego umieszczonego na krawędzi pola startowego.

Rozwiązanie konstrukcyjne takiego urządzenia zależne jest od posiadanych materiałów i pomysłowości modelarzy.

Trzeba stwierdzić, że „odległościowy“ sposób sterowania modeli spełnia doniosłą rolę we wstępnym wyszkoleniu przyszłych pilotów.

„Pilot“ modelu siedząc w pewnym oddaleniu od modelu ma możność dokładnej obserwacji, przebiegu lotu oraz nabywa, chociaż bardzo prymitywnych, umiejętności reagowania sterem wysokości.



KORESPONDENCI SIMU donoszą

ZARZĄDOM TERENOWYM LL POD ROZWAGĘ

Przy 11-letniej Szkole Ogólnokształcącej im. J. Marchlewskiego w Mińsku Mazowieckim istnieje koło Ligi Lotniczej liczące 40 członków. W ubiegłym roku praca w kole szła dobrze. Pracowaliśmy dużo na odcinku propagandy lotnictwa wśród miejscowego społeczeństwa, regularnie przeprowadzaliśmy zebrania koła i szkolenie.

Po zmianie przewodniczącego, który w tym roku zdawał egzaminy maturalne, wybraliśmy nowego przewodniczącego, który niestety, mimo najlepszych chęci nie potrafił kierować pracą koła. Nie można go za to winić, gdyż został wybrany przewodniczącym w następnym dniu po zapisaniu się do Ligi Lotniczej. Nie znał wcale naszej pracy, nie znał zarządzeń ligowych. Ustępujący przewodniczący nie zadał sobie trudu, aby zapoznać swego następcę z pracą i zadaniami naszego koła.

Praca w kole szła coraz gorzej. Nie przeprowadzano zebrań, nie organizowano szkolenia. Nie przesyłaliśmy sprawozdań z naszej pracy, których domagał się Okręg Warszawski. Płaciliśmy jedynie składki członkowskie i to było wszystko co mieliśmy wspólnego z Ligą Lotniczą.

Nie chcemy winić za to tylko naszego przewodniczącego. On po prostu nie znał jeszcze dobrze naszej pracy, a my nie wiele mogliśmy mu pomóc.

Ale czy nie ponosi tu winy Okręg Warszawski, który wiedział przecież, że źle pracujemy, że nie nadsyłamy sprawozdań z pracy koła? Czy Okręg nie powinien się bliżej zainteresować taką pracą? Z Warszawy do Mińska można dojechać koleją elektryczną w przeciągu 45 minut— to nie jest tak daleko.

Okręg powinien pomóc nam, dać wskazówki w pracy, zaopatrzyć nas w odpowiednie materiały szkoleniowe, pomóc naszemu przewodniczącemu i zaktywizować koło. My sami nie wiele możemy zrobić, a dobre chęci nie zawsze wystarczą.

Stanisław Matosek
wieś Łękawica
pow. Mińsk Maz.

Sprawa koła Ligi Lotniczej przy Szkole Ogólnokształcącej w Mińsku Mazowieckim nie jest odosobniona. Korespondencję kol. Matoska poddajemy pod rozwagę wszystkim Okręgom i Oddziałom Ligi Lotniczej, a szczególnie Zarządowi Okręgu Warszawskiego.

(red.).

O OBOZIE MODELARSKIM W KALISZU

Dzięki staraniom Oddziału Powiatowego LL w Kaliszu i bezinteresownej pomocy Dyrekcji XXX Państwowego Ośrodka Szkolenia Zawodowego w Liskowie zorganizowano obóz modelarski dla młodzieży kaliskiej.

Obóz rozpoczął się 5 lipca i trwał trzy tygodnie. Zebrani na obozie modelarze pod fachową opieką instruktorów mieli możność poszerzenia zakresu swoich wiadomości modelarskich.

Na obozie ustanowiono nowy rekord Kalisza w kategorii modeli wyczynowych. Realizując zobowiązania IV Zespołu Sześciolatki Małego Lotnictwa, kol. Wojciech Sarankiewicz skonstruował model, który podczas lotu uzyskał czas 40 min. do chwili zniknięcia w chmurach. Model złapał komin i wzniósł się na wysokość około 1 200 m. Poprzedni rekord Kalisza wynosił tylko 16 min.

Obóz w Liskowie cieszył się dużym zainteresowaniem miejscowego społeczeństwa. Młodzi modelarze przebywający na obozie umieli powiązać pracę z zabawą i sportem oraz odpocząć po wytężonej, całorocznej nauce w szkole.

Opuszczając obóz, chłopcy wyrazili głęboką wdzięczność zarządowi Oddziału Powiatowego LL w Kaliszu i Dyrekcji Państwowego Ośrodka Szkoleniowego w Liskowie za zorganizowanie obozu, który pozwolił im na podniesienie swego poziomu wyszkolenia modelarskiego i przyjemny odpoczynek.

Należy sobie życzyć, aby podobne obozy modelarskie były organizowane przy innych Oddziałach LL, na czym skorzysta młodzież i modelarstwo.

Wojciech Czarciński
Kalisz

NOWA HUTA MA JUŻ SWOICH SPADOCHRONIARZY

Zakładając koła Ligi Lotniczej na terenie Nowej Huty spotkaliśmy się z prośbami młodzieży, zorganizowania kursu lotniczego. W związku z tym Zarząd Oddziału Ligi Lotniczej w Nowej Hucie postanowił poza kursem wstępnych wiadomości lotniczych zorganizować teoretyczny kurs spadochronowy I i II stopnia. Kursy teoretyczne zostały już zakończone w maju br. Obecnie przystąpiliśmy do przygotowania kursu praktycznego I stopnia.

Na przeszkodzie w zrealizowaniu naszych planów stoi brak wieży spadochronowej. Młodzież Nowej Huty zadeklarowała się własnymi siłami zbudować wieżę, niestety, nie mamy odpowiednich materiałów.

Szkolenie praktyczne musieliśmy przeprowadzac poza Nową Hutą, korzystając z wież spadochronowych w innych miejscowościach.

Dużą pomoc oddał nam Zarząd Okręgu Ligi Lotniczej w Kielcach, za co tą drogą składamy mu gorące podziękowanie.

Dzięki współpracy z ZOLL w Kielcach, kurs praktyczny I stopnia wyszkolenia spadochronowego zakończymy w przewidzianym terminie.

„tab“
Kraków

LIGA LOTNICZA W SKARŻYSKU

W marcu br. powstał w Skarżysku Oddział Miejski Ligi Lotniczej. Wkrótce potem zorganizowano liczne koła Ligi Lotniczej i modelarnie, w których młodzież konstruuje modele latające.

Dzięki akcji propagandowej członkowie Ligi Lotniczej zapoznali społeczeństwo Skarżyska z osiągnięciami lotnictwa polskiego i radzieckiego. Zorganizowano po raz pierwszy w Skarżysku zawody modeli latających, podczas których wytypowano najlepsze modele na zawody wojewódzkie.

Ekipa modelarzy ze Skarżyska uzyskała na zawodach wojewódzkich trzecie miejsce w punktacji zespołowej.

Szczególnie aktywnie pracują w modelarni uczniowie z miejscowego Gimnazjum Energetycznego.

Ostatnio powstał projekt utworzenia w Skarżysku miejskiej modelarni, która by skupiła młodzież robotniczą z miejscowych zakładów pracy i z pobliskich spółdzielni produkcyjnych.

„T“
Radom

Na Tydzień Lotnictwa Zarząd Główny Ligi Lotniczej wydał szereg ilustrowanych broszurek, propagujących różne dziedziny sportu lotniczego. Poniżej — okładki broszurek propagujących sport spadochronowy i silnikowy





Naszą pocztę rozpoczniemy od odpowiedzi na listy kolegów zapytujących o warunki przyjęcia na szkolenie w pilotażu silnikowym i szybowcowym.

Zagadnienie to poruszaliśmy już niejednokrotnie na łamach „Poczty Lotniczej", to też kierujemy wszystkich zainteresowanych do ubiegłych numerów SiM-u z bieżącego roku a mianowicie: 4, 5, 12, 15, 16, 19, 20, 26, 28 i 30. Ci koledzy i koleżanki, którzy nie są stałymi czytelnikami naszego pisma mogą nabyć wyżej wymienione numery w administracji SiM-u w cenie po 60 groszy.

Informacje o szkoleniu znajdują się również w broszurach propagandowych wydanych z okazji Święta Lotnictwa a mianowicie: „Zostań Pilotem Szybowcowym", „Zostań Pilotem Silnikowym" (cena: po 0,60 zł.), oraz „Uczmy się latać" (cena 1,20zł). Broszurki te są do nabycia w każdej księgarni „Domu Książki". We wspomnianych wydawnictwach oraz w 30 numerze SiM-u z br.(Poczta Lotnicza) znajdują się adresy placówek Ligi Lotniczej udzielających informacji w sprawie szkolenia. Mamy nadzieję, że powyższa odpowiedź zadowoli kol. kol. **Antoniego Podstolskiego** z Turawy,**Leona Malczyka** ze Straszowa oraz **Józefa Ryma** z Nowej Rudy. Powyższa odpowiedź dotyczy również kol. **Henryka Jajkiewicza** z Miechowa. Odpowiadamy mu, że redakcja nie posiada na składzie planów miasta Krakowa. Na lotnisko, w celu obejrzenia samolotu z bliska możecie się wybrać z wycieczką Ligi Lotniczej. Radzimy zwrócić się w tej sprawie do Zarządu Okręgu Wojewódzkiego Ligi Lotniczej w Krakowie ul. 1-ego Maja 6.

Na zapytanie kol.**Stanisława Gołąba** z Kielc odnośnie artykułu pt. „Rekordowy Lot Aleksandra Afanasjewa" (SiM — 32) odpowiadamy, że zakradł się tam błąd. Pilot rzeczywiście osiągnął wysokość 4000 m w ciągu 5 minut co daje średnią prędkość wznoszenia 13,3 m/sek. Prędkość wznoszenia 18-20 m/sek. na wysokości 4000 m jest zwykłym błędem korektorskim. Samolot tego typu (z silnikiem bezsprężarkowym) może na tej wysokości osiągnąć 8—10 m/sek. wznoszenia (silnik bezsprężarkowy bardzo szybko odczuwa objawy „głodu tlenowego" wyrażające się spadkiem masy). Z tekstu artykułu wynika, że pozostałe 4000 m (do 8000 m) samolot pokonał w ciągu 10 minut co daje średnią prędkość wznoszenia 6,6 m/sek. Ta ostatnia cyfra jest zupełnie realna i zgodna z rzeczywistością. Przepraszamy Was (a także i innych czytelników) za ten błąd. Mamy jednak nadzieję, że zorientowaliście się w porę, że coś tu nie jest w porządku i sami doszliście do tego co napisaliśmy powyżej.

Kol. Leon Cieślak z Kutna. Nadesłany przez Was materiał jest zupełnie nieaktualny. Waszym korespondencjom brak „świeżości". Wiadomości prasowe muszą być jeszcze „ciepłe". Tylko wtedy nadają się do druku. Prosimy o coś innego.

Kol. Stanisław Matosek — Łękawica. Niestety nic Wam nie możemy doradzić. Olbrzymi napływ kandydatów na szkolenie szybowcowe jest przyczyną, że wszystkie turnusy szkoleniowe są obsadzone w komplecie. Wątpimy czy udałoby się Wam załatwić przeniesienie na turnus wcześniejszy. Przyjmujemy Was w poczet korespondentów terenowych.

Kol. Jan Frączek z Malborka. Nadesłane przez Was zobowiązanie ukończenia kursu w terminie jest obowiązkiem pilotów. Z tej przyczyny nie może być traktowane jako poważne zobowiązanie. Nadaje się ono raczej do kącika humoru. Nie zamieścimy.

Kol. M. Szymankiewicz — Toruń. Artykuł wykorzystamy. Zdjęcia, niestety nie nadają się do reprodukcji.

Kol.Zygmunt Janiszewski — Tworogi. Całość wyszkolenia lotniczego przejęła od „Służby Polsce" Liga Lotnicza. Potrzebne Wam informacje znajdziecie na początku niniejszej poczty. W sprawie szkolenia zwróćcie się do Zarządu Okręgu Wojewódzkiego Ligi Lotniczej w Warszawie, ul. Nowogrodzka 49.

Z.O.L.L. Katowice. Nadesłana notatka z Częstochowy jest nieaktualna. Nie wykorzystamy. **Kol Henryk Zdanowicz** — Łęgowo. Nic nie poradzimy. Radzimy czekać cierpliwie.

Kolegom, którzy złożyli podania o przyjęcie na szkolenie lotnicze i do tej pory nie otrzymali żadnej odpowiedzi, radzimy interweniować listownie. Listy należy kierować do instytucji w których podania zostały złożone. Aby odpowiedź była szybka trzeba podać dokładny adres, wiek i kilka krótkich danych personalnych kandydata. Jeśli to nie pomoże —piszcie do nas. Dopomożemy.

Odpowiedź powyższa dotyczy kol. kol. **Edmunda Sobieraja** z Kołobuczek, **Eugeniusza Krupińskiego** ze Zgierza, **Jana Mieszczuka** ze Szczytna,**Władysława Poświata** ze Szczecina oraz **H. Wachta** z Kołbuszowej. Nadmieniamy, że w myśl uchwały Rady Państwa i partii, w sprawie załatwienia zażaleń i krytyki prasowej odpowiedź na Wasze listy winna nadejść w przeciągu najpóźniej 14 dni (możecie się powołać na powyższą uchwałę).

Kol. K. Tylickiego z Gdyni prosimy o podanie dokładnej daty wysłania listu do Zarz. Okr. Gdańskiego Ligi Lotniczej oraz krótkiego jego streszczenia. Bez tego nie możemy interweniować. Piosenki nie zamieścimy — nie ma w niej ani słowa o lotnictwie. Poślijcie ją do innej redakcji.

Kol. Władysław Swęd z Lublicy Dobrej. Jeśli rzeczywiście czytacie SiM od kilku miesięcy i to tak „od deski do deski", to niewątpliwie zwróciliście uwagę na fakt, że kilkakrotnie zamieszczaliśmy w Poczcie Lotniczej wyczerpujące informacje. Jeśli nie — radzimy z uwagą przejrzeć kilka poprzednich numerów!

Kol. Rajmund Rapicki z Bydgoszczy. Nie umiemy wytłumaczyć braku książek lotniczych w bydgoskich „Domach Książki". Sądzimy, że należy położyć to na karb złego zaopatrzenia. Radzimy zamówić potrzebne Wam książki w Centrali Obrotu Księgarskiego P. P. Wyodrębnione „Dom Książki" w Warszawie przy ul. 1-szej Armii 16. Adresy innych księgarni wysyłkowych zamieściliśmy w 26 numerze SiM-u z br. (Poczta Lotnicza). Składnica Modelarska w Bydgoszczy znajduje się przy ul. 1-go Maja 92. Materiały modelarskie można nabywać wyłącznie zbiorowo.

Bogdan Hussakowski z Krakowa. Składki w kole Ligi Lotniczej opłaca się od momentu otrzymania legitymacji członkowskiej. Sprawę brakujących numerów SiM-u przekazaliśmy administracji.

Andrzej Kubrakiewicz z Kijankowa. Cieszy nas, że interesujecie się budową przyrządów pokładowych. Jest to trudna dziedzina techniki i z tej przyczyny wymaga poważnego przygotowania. Wasz pomysł skonstruowania chyłomierza (a nie skrętomierza, którego przeznaczenie jest zupełnie inne) działającego na zasadzie pionu świadczy o zmyśle technicznym i spostrzegawczości. Nie nadaje się on jednak do realizacji z tej przyczyny, że wskazywałby prawidłowo pochylenie samolotu wyłącznie podczas lotu poziomego prostolinijnego. Jeżeli jednak samolot znalazłby się w pochyleniu z równoczesnym skrętem, wówczas działająca na pion składowa siły odśrodkowej powodowałaby sfałszowanie odczytu właściwego pochylenia płatowca. Dlatego też przyrządy te muszą być zaopatrzone, w urządzenie żyroskopowe uruchamiane silniczkami elektrycznymi zasilanymi bateryjkami.

Radzimy Wam systematycznie czytywać prasę lotniczą co przyczyni się do podniesienia poziomu Waszej wiedzy technicznej. Polecamy Wam roczniki SiM-u z lat ubiegłych.

Kolega **FRANCISZEK RADZIO z Winnej Góry** prosi o podanie kilku danych technicznych czeskiego samolotu „Sokół" M-1 D. Oto one: rozpiętość — 10 m, wysokość — 2,2 m, powierzchnia nośna — 13,8 m², ciężar własny — 476 kg, dopuszczalne obciążenie — 340 kg, szybkość przy ziemi przy 2 500 obr/min — 240km/godz, czas wznoszenia na 1 000 m — 5 min 20 sekund, pułap — 4 800 m, zasięg — 1 000 km. „Sokół" jest 3-miejscowym samolotem sportowym o całkowicie metalowej konstrukcji. Jest on zaopatrzony w 120 konny silnik Walter Minor 4—III.

Kol. M. Sołdek — Elbląg. Ponieważ nie możecie zostać pilotem z powodu — jak piszecie — złego stanu zdrowia, radzimy Wam kształcić się na wyższej uczelni w kierunku techniczno-lotniczym. Zapisy na rok bieżący są już zakończone. Z tej przyczyny musielibyście poczekać do następnego roku. Możecie również zostać mechanikiem lotniczym. Posiadane przez Was świadectwo ukończenia gimnazjum mechanicznego kwalifikuje Was do tej pracy. Liga Lotnicza organizuje kursy mechaników lotniczych. W tej sprawie radzimy Wam zwrócić się do oddziału wojewódzkiego Ligi Lotniczej. Adresy podawaliśmy w 30 numerze SiM-u z br. (patrz — „Poczta Lotnicza").

Kol. Osiecki Jerzy — Milicz. W odpowiedzi na Wasz list, w którym prosicie o literaturę traktującą o budowie silniczków modelarskich z zapłonem elektrycznym, radzimy zaopatrzyć się w książkę inż. W. Niementowskiego pt. „Silniki modeli latających" wyd. „Universum" — Katowice — 1948 r. W SiM-ie zamieszczaliśmy wyłącznie opisy silniczków samozapłonowych.

Ra

ZE ŚWIATA

520 KM — SZWEDZKI REKORD W PRZELOCIE OTWARTYM

Pilot wojskowy lotnictwa szwedzkiego Alf Hedman ustanowił nowy krajowy rekord szybowcowy w przelocie otwartym, przelatując odległość **520 km** (poprzedni rekord wynosił 418,5 km). Trasa lotu przebiegała od miejscowości Haelsinge do Kalmar. Czas lotu — 7 godz. 51 min.

Polski rekord w tej konkurencji wynosi 577,9 km i jest w posiadaniu Tadeusza Góry.

Wracając do rekordu Hedmana: dlaczego wszystkie rekordy szybowcowe w Szwecji są w posiadaniu pilotów wojskowych? Odpowiedź nie jest trudna: w Szwecji tak jak w każdym państwie kapitalistycznym dostęp do latania mają klasy uprzywilejowane — kapitaliści oraz piloci wojskowi, przechodzący na szybowcach trening. Masy młodzieży które nie mogą sobie pozwolić na opłacanie wysokich kosztów szkolenia i treningu, praktycznie nie mają dostępu do lotnictwa.

AMERYKAŃSKIE ZBRODNIE W KOREI

Mimo trwania rokowań o zawarcie rozejmu w Korei, samoloty amerykańskich imperialistów dokonują barbarzyńskich nalotów na miasta i wsie północno-koreańskie. W ostatnich dniach lotnicy spod znaku dolara dokonali szeregu zbrodniczych nalotów na Phenian i Wonsan, rzucając kilkaset bomb na domy mieszkalne, szpitale i szkoły.

W ostatnich dniach zbrodniarze w mundurach lotników amerykańskich gwałcąc prawo międzynarodowe zrzucili nad miejscowością Youon dwie 300-kilogramowe bomby napełnione gazem trującym.

Trzech wojskowych i czterdzieści osób cywilnych zostało zatrutych.

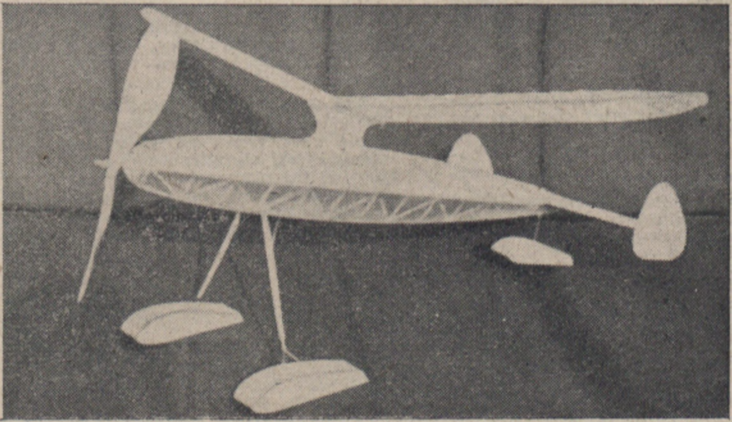
Podczas nalotu na osiedla w górach Dunam i Sudo, Amerykanie powtórnie zrzucili bomby gazowe, w wyniku czego 22 osoby straciły życie.

Wszyscy uczciwi ludzie na świecie potępiają amerykańskich zbrodniarzy za popełniane przez nich okrucieństwa.

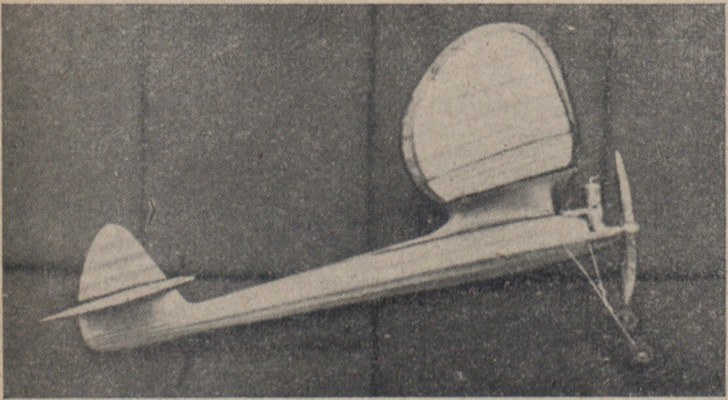
MODELE
POLSKIEJ EKIPY NA WIELKĄ OLIMPIADĘ MAŁEGO LOTNICTWA

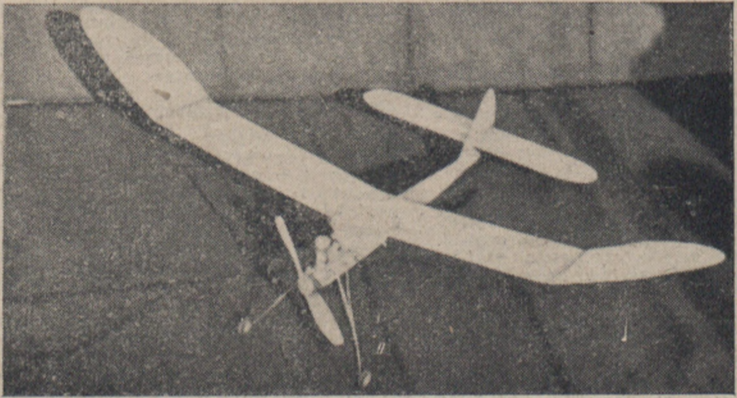


ŁUCJAN ŚMIEJA ZE SWOIM SZYBOWCEM

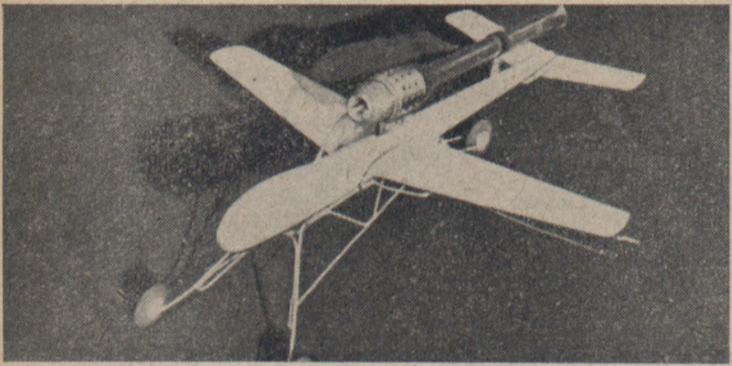


MODEŁ HENRYKA ZAWALA

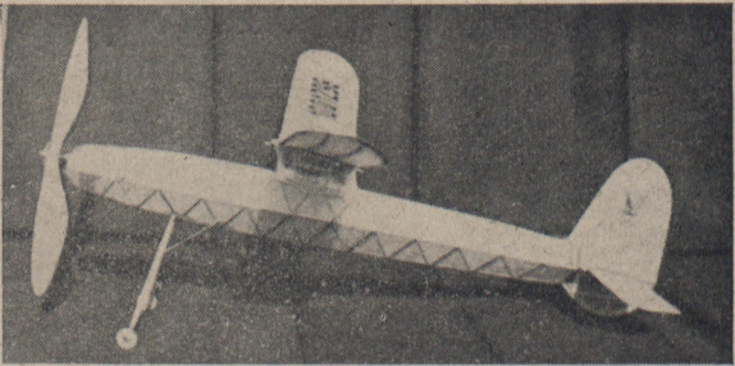




MODEL SILNIKOWY WŁADYSŁAWA BREDSZNEJDERA



MODEL NA UWIĘZI HENRYKA ZAWALA



GUMÓWKA TADEUSZA KARABANA

NASZA OKŁADKA: Po raz pierwszy w czasie centralnych pokazów w dniu Święta Lotnictwa wystąpiły samoloty Jak-18, które otrzymaliśmy od Związku Radzieckiego. Samoloty te o doskonałym wyposażeniu technicznym, a między innymi posiadające aparaturę radiową wykonały zespołową akrobację. Na Jakach latali czołowi instruktorzy pilotażu w Lidze Lotniczej Kijek i Leszek.

Na zdjęciu przygotowanie do startu na centralne pokazy w dniu 26 sierpnia.

Zdjęcia w numerze: Koszewski — LL

WYDAJE: LIGA LOTNICZA

REDAGUJE ZESPÓŁ

Adres redakcji: Warszawa, ulica Ogrodowa 65.
Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2 zł 40 gr, kwartalnie — 6 zł 60 gr, półrocznie — 12 zł 60 gr, rocznie 24 zł.
Wpłacać czekami na konto PKO I-15678 na adres: Państwowe Przedsiębiorstwo Kolportażu „RUCH" Warszawa, Plac Trzech Krzyży 16 a. Numery pojedyncze i roczniki z lat ubiegłych można nabyć w redakcji, Warszawa, ulica Ogrodowa 65. Telefony redakcji: 6 21 48; 7 36 01; 8 76 65. Wewnętrzny 15 — kolegium redakcyjne, 14 — sekretariat i administracja. Zam. 1720 2-B-39930